Der Korrespondentreeder der Partenreederei

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät
der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Hans Vaerst
cand. iur.

Approbiert am 1. Juni 1927

Coburg
Druckerei des Coburger Tageblatt
1929

Referent:
Geheimer Rat Univ.-Professor D. Dr. Sehling.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen Eltern in Liebe.

Herrn Dr. iur. Goswin Vaerst,
Direktor der Glasuritwerke M. Winkelmann A.-G.
in Dankbarkeit.

Plan.

Seite

Literaturverzeichnis VI

Geschichtliche Entwicklung 1

Die Partenreederei 12

Der Korrespondentreeder . . . . . 26—63

Bestellung 26

Rechtsstellung zu Dritten 31

Rechtsstellung zu den Mitreedern 47

Rechtsstellung zum Schiffer 55

Endigung 63

Literaturverzeichnis.

Borchardt: Die Handelsgesetze des Erdballs.

Brandis: Das Deutsche Seerecht. (Leipzig 1908).

Brodmann: Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches (Berlin 1906).

Buchka: Die Handelsvollmacht unter Berücksichtigung der Vollmacht des Prokuristen, Korrespondentreeders und Schiffers (1890).

Claussen: Ueber die lex Rhodia de iactu. (Diss. Kiel 1876).

Cosack: Lehrbuch des Handelsrechts. (Stuttgart 1923).

Curicke: Jus maritimum Hanseaticum. (Hamburg 1667).

Dernburg: Das bürgerliche Recht des Deutschen Reiches und Preußens. (Halle 1899—1912).

Deutsche Juristenzeitung.

Engelbrecht: Sammlung aller Seerechte der bekanntesten handelnden Nationen. (Lübeck 1790).

Entscheidungen des Reichgerichts in Zivilsachen (RG.).

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts (ROHG.).

Entscheidungen des Oberappellationsgerichts Lübeck in Hamburger Sachen 1840—1868. (OAG.).

Frank: Die Ergebnisse und Arbeiten der diplomatischen Seerechtskonferenz in Brüssel. (Hamburg 1911).

Gareis: Das deutsche Handelrecht. (1903).

O. v. Gierke: Grundzüge des Handelsrechts in Kohlers Enzyklopädie der Rechtswissenschaft. (1913).

J. v. Gierke: Handelsrecht und Schiffahrtsrecht in Stier-Somlos Grundrisse der Rechtswissenschaft. (1921).

Goldschmidt: Handbuch des Handelsrechts. 2. Auflage. (1875).

— Universalgeschichte des Handelsrechts. (1887).

— und Laband: Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht. (GZ.).

Grotewold: Die deutsche Schiffahrt in Wirtschaft und Recht. (Stuttgart 1914).

Gütschow: Reform und Vereinheitlichung des Seerechts (1911).

Hahn: Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. (1894).

Haerle: Der Heuervertrag der Schiffsmannschaft und der Schiffsoffiziere nach seiner privatrechtlichen Seite. (Tübingen 1906).

Heise und Cropp: Juristische Abhandlungen I, 504 ff.

Hoeniger: Handelrechtliche Gesetze (Mannheim 1921).

Kaltenborn: Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts. (Berlin 1851).

Knitschky-Rudorff: Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches. (1913).
Königlich preußisches Seerecht vom Jahre 1727. (Königsberg 1770).
Köster: Das antike Seewesen. (Berlin 1923).
Lappenberg: Urkundliche Geschichte des Ursprungs der Deutschen Hanse. (Hamburg 1830).
Leo: Seehandelsrecht 1902.
Lewis-Boyens: Das deutsche Seerecht. (Bd. I, 1897; Bd. II, 1902).
Lewis, Schroeder und Reatz: Das Seerecht, in Endemanns Handbuch Bd. IV, Teil I (1881—1884).
Löwe: Das Seerecht in Makowers Handelsgesetzbuch Bd. II. (1906).
Lüdemann: Die Haftung des Reeders aus Vertrags- und Deliktsobligationen des Schiffers. (Marburg 1904).
Lutz: Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches (1861).
Makower: Kommentar zum Handelgesetzbuch. (1904).
Matthias: Das foenus nauticum und die geschichtliche Entwicklung der Bodmerei. (Würzburg 1881).
Mecklenburgische Zeitschrift für Rechtspflege und Rechtswissenschaft.
Mittelstein: Hanseatische Rechtszeitschrift.
— Binnenschiffahrtsrecht in Ehrenbergs Handbuch. Bd. 7.
Mugdan und Falkmann: Rechtsprechung der Oberlandesgerichte.
Nautische Rundschau.
O'Swald: Denkschrift über seine Expeditionen um die Welt 188—29. (Hamburg 1915).
Pappenheim: Handbuch des Seerechts in Bindings Handbuch. (Leipzig 1906 und 1918).
Pardessus: Collection des lois maritimes anterieures au XVIII siècle. Coll. I 85—132. (Paris 1828—1945).
Perels: Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reiche. (Berlin 1901).
— Kommentar zur Seemannsordnung (1902).
Peters: Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn dieses Jahrhunderts. (Jena 1899).
Pöhls: Darstellung des gemeinen deutschen Handelsrechts (Hamburg 1830).
Rehme: Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders. (Stuttgart 1891).
Reichsjustizamt: Brüsseler Vorentwürfe zu dem internationalen Uebereinkommen über die beschränkte Haftung des Schiffseigentümers. (Berlin 1911).
Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg von Ullrich (U.), Seebohm (S.) und Hermann & Hirsch (HH.). (1897).
Schaps: Das deutsche Seerecht. (Berlin und Leipzig 1921).
Schaube: Konsulat des Meeres in Pisa. (Leipzig 1888).
Sehling: Deutsches Handelsrecht. (Hamburg 1924).
Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichtshöfe. (München 1871).
Sieveking: Das deutsche Seerecht. (Hamburg 1907).
Silberschmidt: Die Commenda. (Würzburg 1884).

Sonnenkalb: Die Geschichte und rechtliche Stellung des Korrespondentreeders. (Diss. Leipzig 1909).
Staub: Kommentar zum Handelsgesetzbuch.
Staudinger: Kommentar zum Bürgerlichen Recht.
Thieß: Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Gegenwart. (Leipzig 1907).
Vogel: Geschichte der Deutschen Seeschiffahrt. (Berlin 1915).
Wagner: Handbuch des Seerechts in Bindings Handbuch. Abt. III, Teil 3. (Leipzig 1884).
Walter: Der Korrespondentreeder. (Diss. Leipzig 1903).
Wüstendörfer: Seerecht, in Ehrenbergs Handbuch, Bd. VII, 2. (Leipzig 1918).

Die geschichtliche Entwicklung des Korrespondentreeders

Zu Beginn der vorliegenden Arbeit soll zunächst eine Darstellung der geschichtlichen Entwicklung des Korrespondentreeders gegeben werden, weil dieser Begriff durch das moderne Seerecht nicht ursprünglich geschaffen wurde, sondern mit der Vergangenheit auf das engste verbunden ist. In den sämtlichen bisher überlieferten Bestimmungen älterer Seerechte finden sich Einrichtungen, die in irgendwelchem Zusammenhang mit dem Begriff des heutigen Korrespondentreeders stehen, teils mit ihm übereinstimmen, zum Teil auch eine nur kaum erkennbare Aehnlichkeit aufweisen.

Von der bisher üblichen Einteilung in Altertum, Mittelalter, und Neuzeit wurde in der vorliegenden Bearbeitung abgesehen, um die Darstellung einer stetig fortschreitenden Entwicklung nicht durch die willkürliche Trennung in Zeitabschnitte auseinanderzureißen.

Aus den ältesten Zeiten des Seehandels sind in den südlichen Ländern bisher weder Seegesetze noch wissenschaftliche Darstellungen des Seerechts überliefert. Dagegen weiß man aus den Werken griechischer Schriftsteller, den Reden des Demosthenes, insbesondere derjenigen gegen Lokritos (II, 925), daß die Griechen seerechtliche Bestimmungen hatten. So läßt sich wohl annehmen, daß auch diejenigen Völker, welche eine so hohe Stufe kultureller Entwicklung einnahmen, als die Inder, Phoenizier und Assyrer, von denen bekannt ist, daß ihr Handel zur See eine sehr weite Ausdehnung erlangt hat, zweifellos ein durchgebildetes Seerecht besaßen.

Römisches Recht.

In dem römischen Recht enthalten die allgemeinen Verkehrsbestimmungen ebenfalls seerechtliche Vorschriften, wenn auch nicht in einer so festumrissenen Darstellung wie der des gegenwärtigen Seerechts. Solche Anordnungen finden sich in den Digesten, dem Codex und den Novellen. (Dig. de

exercitoria actione (14, 1); dig. de foenere nautico (22, 2); dig. furti adversus nautas, caupones, stabularios (47, 5); Cod. de foenere nautico (4, 33); nautae, caupones stabularii ut recepta restituant (4, 9); Nov. 106 de usuris nauticis.) Die Hauptbestimmungen gibt jedoch Dig. (14, 2) de lege Rhodia de iactu, welche schon dem Namen nach auf das Seerecht der Insel Rhodus verweist, und zu der Annahme Veranlassung geben kann, daß das schon bestehende Seerecht der Insel Rhodos von den Römern als brauchbar übernommen worden ist. Eine Zusammenstellung der einzelnen seerechtlichen Bestimmungen des römischen Rechtes wurde zuerst von Peckius (C § 13 C 1) vorgenommen, welche dann von Pardessus (Coll. I, 85—132) vervollständigt wurde. Die seerechtlichen Vorschriften des römischen Rechts hatten auch für die Fluß-, Binnensee- und Küstenschiffahrt Geltung; das kommt daher, daß sich die Seeschiffahrt der Römer aus ihrer Fluß- und Binnenschiffahrt heraus entwickelt hat. Erst nachdem ein bestimmter Grad der Vollkommenheit in der Technik erreicht war, konnte es möglich werden, die Schiffahrt auf hoher See zu betreiben, die sich dann zu dem Haupterwerbszweige gestaltete, während die Fluß- und Küstenschiffahrt zurückging.

Exercitor navis.

In den Digesten findet sich der Begriff des exercitor navis, der jedoch nicht ganz übereinstimmt mit dem Reeder des modernen Rechtes, insofern, als auch der Mieter eines Schiffes — der heutige Ausrüster im Sinne des HGB. § 510 — als exercitor navis angesehen wird. Solange sich die Schiffahrt in engen Grenzen hielt, war ursprünglich der exercitor navis zugleich technischer Leiter, Kapitän und Kaufmann in einer Person. Die Begriffe exercitor navis und nauta stimmten häufig überein. Es ist als sicher anzunehmen, daß ursprünglich die exercitores sämtlich an den Reisen selbst teilnahmen, um bei genossenschaftlichem Kleinbetrieb die Unternehmungen gemeinsam zu überwachen und die jeweiligen Käufe und Verkäufe vorzunehmen. Mit der fortschreitenden Entwicklung beschränkten sich die Eigentümer des Schiffes nur auf den Erwerb durch den Transport von Gütern, während die Ladungsbeteiligten ihren Erwerb durch den Verkauf der Waren suchten. Als an die Stelle unbestimmter Seeunternehmungen bestimmte Seereisen traten, bildete sich der regelmäßige Großbetrieb der römischen Schiffahrt heraus. Als Folge davon und ferner bedingt durch das Anwachsen des Kapitals wurde es dem exercitor navis unmöglich, persönlich an den Unternehmungen teilzunehmen, da mit der fortschreitenden Entwicklung mehrere Schiffe, sogar ganze Geschwader im Eigentum eines oder mehrerer Kaufleute standen.

Magister navis.

Deshalb wurde die Leitung eines jeden Schiffes einem magister navis übertragen (l 1 § 1 D 14, 1) cui totius navis cura mandata est. Der magister navis wurde meist aus dem Kreise der Sklaven gewählt, da der gesamte römische Schiffahrtsbetrieb meist in den Händen von Sklaven lag. Ihm wurden die Funktionen übertragen, welche ursprünglich der exercitor navis ausgeübt hatte. Der magister navis ist der Vertreter der exercitores und technischer Leiter des Schiffes zugleich. Seine Befugnisse sind sehr weit ausgedehnt. Er kann einem Dritten die Ausübung seiner Befugnisse übertragen, welcher dann als magister navis angesehen wird. Ferner kann er Verträge abschließen über Güter- und Personenbeförderung; er muß für die Ausrüstung des Schiffes sorgen, die nötigen Reparaturen vornehmen und die Mannschaft anstellen; ferner hat er für alle unter den Geschäftsbetrieb eines Schiffers und Geschäftsführers fallenden Angelegenheiten Sorge zu tragen. Er ist befugt, Seedarlehen aufzunehmen im Namen und unter der Haftung des exercitor navis. Einer besonderen Vollmacht bedarf er für den Ankauf oder Verkauf von Gütern. Hier wird der exercitor navis mitverpflichtet. Da das römische Recht den Begriff der direkten Stellvertretung nicht kennt, so wurde der magister navis dem Dritten durch seine Rechtshandlungen selbst verpflichtet. War er Sklave, so wurde der Eigentümer, der exercitor, wohl berechtigt, aber dem Dritten nicht unbedingt verpflichtet. Durch die actio exercitoria wurde diese Rechtsunsicherheit beseitigt, derzufolge unter bestimmten Voraussetzungen der exercitor neben dem magister haftet. Mehrere exercitores haften als Solidarschuldner.

Wenn auch der Begriff der exercitores und des magister navis nicht in völliger Uebereinstimmung zu den heute geltenden Bestimmungen des Seerechts steht, so ist doch offensichtlich, daß sie den Grundgedanken der Reederei und des Korrespondentreeders enthalten.

Niedergang des Handels.

In der römischen Kaiserzeit erreichte der Seehandel seinen Höhepunkt. Als die römische Weltmacht infolge des inneren Zerfalles durch die Bürgerkriege und die äußere Umwälzung der Völkerwanderung vernichtet wurde, trat als notwendige Folge der Zertrümmerung des römischen Staates auch der wirtschaftliche Niedergang ein. Als die Folge der fortdauernden Kriegsunruhen, drückender Abgaben und Lasten, lag der Handel darnieder. Zum Niedergang des Seehandels trugen bei die Seefahrten von Sarazenen und Normannen, welche eine starke Zunahme der Seeräuberei mit sich brachten. Der See-

handel konnte nur noch von bewaffneten Convois (Admiralschaften) betrieben werden. Ferner blieb die Ausbreitung des Christentums nicht ohne Folgen für den Seehandel. Die römische Schiffahrt wurde von Sklaven betrieben. Da die Erhebung des Christentums zur Staatsreligion u. a. auch die Abschaffung der Sklaverei nach sich zog, so bewirkte diese Umwälzung ihrerseits die Ablösung des Großbetriebes infolge der billigen Arbeitskräfte durch den genossenschaftlichen Kleinbetrieb oder Einzelbetrieb. Wie früher begleitete wieder der Einzelkaufmann seine Güter an Bord des Schiffes.

Trotz des Untergangs des römischen Reiches behielt das römische Seerecht im allgemeinen auch weiterhin seine Geltung. In den verschiedenen Gegenden traten jedoch auf dem Wege des Gewohnheitsrechtes Seegebräuche örtlicher Natur hinzu, welche später gesammelt wurden und Gesetzeskraft erhielten.

Ein so entstandenes Seegesetz ist das ius navale Rhodiorum, das wahrscheinlich im 8. Jahrhundert zur Zeit der oströmisch-isaurischen Kaiser gesammelt wurde und Geltung erhielt. Es wird auch pseudo-rhodische Sammlung genannt, da es an sich mit der Insel Rhodos nichts zu tun hat. In diesem Gesetz findet sich die Gesellschaftsform der κοινονία, welche dasselbe Rechtsgebilde darstellt als die colonna. Die Sammlung besteht aus drei Teilen, deren dritter Teil in 51 Artikeln fast alle Verhältnisse des Seehandels regelt. Auf die colonna sei hier eingegangen, da in ihr zuerst die Einrichtung des geschäftsführenden Reeders voll ausgebildet ist.

Colonna.

Ueberliefert ist die Einrichtung der Colonna durch die Tabula Amalfitana — la tabula de Amalfa — welche das Seerecht der unteritalischen Stadt Amalfi enthält. Ihr lateinischer Text stammt ungefähr aus dem 11. Jahrhundert, ihr italienischer aus dem 14. Jahrhundert. Sie wurde in den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wieder aufgefunden, nachdem ihre Existenz lange bezweifelt war.

Die colonna ist eine Gewinn- und Verlustgemeinschaft von solchen Personen, die an einer Seereise interessiert sind. Sie besteht aus dem Schiffseigner, ferner denjenigen Personen, welche sich mit Kapital an dem Unternehmen beteiligen, dem Befrachter und der Schiffsmannschaft. Die Interessengemeinschaft erstreckt sich nur auf diejenige Reise, für welche sie eingegangen wird, nicht auf die folgenden Reisen. Für die Schulden der Colonna haftet ihr Sondervermögen, bestehend aus Schiff, Waren und Geldeinlagen (ähnlich der heutigen fortune de mer!). Nach Beendigung der Reise wird der Gewinn

nach vorher bestimmten Quoten verteilt und der Verlust im Verhältnis der Beteiligung getragen.

Commenda.

Zu Beginn des 11. Jahrhunderts trat neben der Colonna eine andere Gesellschaftsform in Erscheinung, die Commenda, welche allmählich die colonna fast gänzlich verdrängte. — Die Commenda (commendare = deponere = anvertrauen im Interesse des Gebers) ist ein auf seerechtlicher Leihe beruhendes Gemeinschaftsverhältnis. Der Commendator vertraut dem Commendatar — anfangs zumeist einem Verwandten oder guten Freund, später einem vertrauenswürdigen Dritten — Geld, Waren oder auch ein ihm eigentümliches Schiff an, damit der Commendatar in seinem Namen damit Handel treibt. Anfangs mag wohl der Commendatar seine Aufgabe unentgeltlich verrichtet haben; später jedoch beteiligte er sich am Gewinn oder erhielt Lohn. Im Laufe der Zeit wurde die Commenda die gewöhnliche, nutzbringende Kapitalsanlage, da irgendwelche fachmännischen oder nautischen Vorkenntnisse für die Beteiligung nicht erforderlich waren. Sie nähert sich im Laufe der Zeit in immer weiterem Umfange der heutigen Reederei. Je größer die Beteiligung an der Commenda war, desto weniger konnten sämtliche Mitreeder an der Seereise teilnehmen, um ihre Interessen persönlich wahrzunehmen.

Patronus.

Deshalb wurde es Brauch, mit der Wahrnehmung der Interessen einen Mitreeder oder vertrauenswürdigen Dritten zu beauftragen, welcher kaufmännisch und nautisch vorgebildet war. Dieser ging dann als Geschäftsleiter — patronus — an Bord und machte die jeweiligen Reisen mit. Er ist jedoch nicht der direkte Stellvertreter der Mitreeder, sondern wird durch die von ihm abgegebenen Willenserklärungen persönlich berechtigt und verpflichtet. An Bord ist es seine Aufgabe, dem rein technischen Leiter des Schiffes — nauclerus — sowie der Mannschaft Anweisungen zu erteilen, denen er auch den Lohn auszahlt. Ferner hat er für die Ausrüstung des Schiffes Sorge zu tragen und den Abschluß von Frachtverträgen vorzunehmen, sowie die Annahme und Ablieferung der Ladung gemäß seines scriptums (Konossements!). — Ueber die Haftung der Mitreeder aus den vom patronus abgeschlossenen Rechtsgeschäften enthalten die Quellen geringe Angaben. Der patronus selbst haftet sowohl gegenüber den Mitreedern als auch den Ladungsinteressenten für dolus und culpa, nicht aber für Schaden per ignem, per forcium, per fortunam temporis (entsprechend der heutigen höheren Gewalt).

Im Orient entsprach der Commenda die sogenannte „Kirad", welche auf Geldeinlagen beruhte, der patronus wurde hier „Nakodha" genannt; seine Befugnisse waren jedoch weitergehend als die des patronus.

Consolato del mar.

Im Laufe der Zeit wurde die Einrichtung des geschäftsführenden Reeders gewohnheitsrechtlich weiter fortgebildet und erhielt im Consolato del mar ihre gesetzliche Regelung, welche der des heutigen Korrespondentreeders sehr ähnlich ist. — Das Consolat ist gegen Ende des 14. Jahrhunderts entstanden und stellt eine Privatsammlung dar von seerechtlichen Weistümern aus der Praxis der Seehandelsinnung und des Seegerichts von Barcelona. Es gelangte vor allen Seerechtsquellen zu hohem Ansehen, da es eine ausführliche und systematische Darstellung des Seerechts enthält. Bis in die neueste Zeit hinein hat es Geltung behalten; so erlebte noch im Jahre 1806 ein Kommentar von Casaregis zum Consolat eine neue Auflage.

Senjor de la mar.

Die Stellung des heutigen Korrespondentreeders nahm im Consolato del mar der Senjor de la mar ein, der dort aus der Einrichtung des patronus der Commenda hervorgegangen ist. Nur hat der Senjor de la mar eine bei weitem selbständigere Stellung als der patronus. Er ist im Verhältnis nach außen befugt, alle zu dem Geschäftsbetriebe der Reederei gehörigen Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen; im Notfall darf er zur Aufnahme von Seedarlehen schreiten, für welche nur das Schiff aufkommt. Er hat die Schiffsmannschaft anzuheuern und ihr Kost und Unterkunft zu gewähren. Sowohl der notxer — nauclerus, Schiffer — als auch die Schiffsmannschaft unterstehen seiner Schiffsgewalt. Ferner ist der Senjor verpflichtet, die Schiffsleute im Falle des Verkaufs des Schiffes in die Heimat, beim Verkauf im Sarazenenland, sie in ein christliches Land zu befördern, sie für Dienstbeschädigungen schadlos zu halten, sowie gefangene Matrosen loszukaufen. Ohne besondere Vollmacht ist er nicht befugt zum Verkauf des Schiffes oder zu seiner Hingabe an einen anderen Commendator zu schreiten, es sei denn, daß das Schiff reparaturunwürdig ist. Aus allen seinen Rechtsgeschäften werden sowohl der Senjor als auch die Mitreeder berechtigt und verpflichtet; jedoch haftet der Senjor persönlich und unbeschränkt, während sich die Haftung der Mitreeder auf das Schiff resp. ihre Anteile beschränkt. Verlader und Reisende können sich wegen ihrer Verluste an Waren oder Passagiergut in erster Linie an den Senjor halten, wenn ihn ein Verschulden trifft. Im Heimathafen des Schiffes sind seine Befugnisse gegenüber den Mit-

reedern beschränkt. So ist er verpflichtet (ähnlich der heutigen Bestimmung von HGB. § 496), Beschlüsse seiner Mitreeder für die Vornahme wichtiger Rechtsgeschäfte einzuholen, wie für größere Schiffsreparaturen, Anschaffung von Ausrüstungsgegenständen, Befrachtung in das Land der Ungläubigen. Im übrigen muß er sich in den Grenzen des ihm von der Mehrheit seiner Mitreeder erteilten Auftrages halten; für seine Handlungen kann er schadensersatzpflichtig gemacht werden, z. B. bei Ueberschreitung seiner Befugnisse. Er hat das Recht, für seine Auslagen Ersatz zu verlangen.

Eine Weiterentwicklung in der Einrichtung des Korrespondentreeders bedeuten die Ordinamenta et consultudo maris edito per consules civitates Trani von 1603, entstanden aus dem Seerecht von Ancona 1397, sowie die Fueros von Valencia, insofern als hier die Mitreeder zur Bestellung eines patrone (Senjor) verpflichtet sind. Dieser ist hier der rein kaufmännische Leiter, während die nautischen Befugnisse dem nochiero — nauclerus — übertragen sind.

Im Laufe der Zeit wurde es immer seltener, daß der geschäftsführende patronus die Reise an Bord mitmachte. So kommt es, daß seit Beginn des 16. Jahrhunderts nur der patronus in mari die Reise an Bord mitmacht und hier die Interessen der Reeder wahrnimmt, während ein patronus in terra auf dem Lande zum Geschäftsführer der Mitreeder bestellt wird und mit den entsprechenden Befugnissen ausgestattet ist. Der patronus in mari — der sich weiterhin als padrone behauptet hat — ist nicht mehr wie früher der nauclerus dem patronus in terra untergeordnet. sondern steht ihm völlig gleich.

Entwicklung im Norden.

In den Ländern des Nordens sind die Seerechtsquellen gering; es ist bekannt, daß ursprünglich ein genossenschaftlicher Seehandelsbetrieb bestand, sowie Gesellschaftverhältnisse ähnlich der colonna und commenda. Von nordichen Handelsgesellschaften ist die Gütergemeinschaft des fèlag zu erwähnen, bei welcher zwei Personen ihr Vermögen zum gemeinschaftlichen Seehandel vereinigen. Der eine bleibt als kaufmännischer Leiter im Lande, der andere fährt als nautischer Leiter hinaus; der Gewinn fällt jedem zur Hälfte zu. Aehnlich war es bei den isländischen Gràgàs, bei welchen Eigentümer und und Schiffer die „styrimenn" waren. — Rein germanischen Ursprungs sind die Rollen von Oleron (Wagner S. 43), einer Sammlung von seerechtlichen Urteilen des dortigen Seegerichtshofes aus dem 12. Jahrhundert, welche einen weiten Geltungsbereich erwarben. Später kamen eine Menge seerechtlicher Vorschriften der Seehandel treibenden Städte zur An-

wendung, insbesondere der Hansastädte Lübeck und Bremen. Im Anfang des 15. Jahrhunderts wurden die seerechtlichen Bestimmungen des Nordens gesammelt und erhielten Rechtskraft in dem sogenannten wisbyschen Seerecht, welches im Norden allgemein Geltung fand, jedoch die Sonderbestimmungen einzelner Länder und Städte nicht ausschloß.

Die Entdeckung neuer Wasserstraßen und die Erschließung unbekannter Weltteile mit ihren großen Reichtümern führte auch im Norden zu einer außerordentlichen Ausdehnung des Seehandels und zu einer Entwicklung zum Großbetriebe. So kam es, daß das Seerecht von Wisby den Anforderungen des Großbetriebes nicht mehr genügte, und sich die Lückenhaftigkeit und Zersplitterung des nordischen Rechtes geltend machte.

Rezeption.

Aus diesem Grunde ist es leicht erklärlich, daß in keinem Rechtsgebiet die Bestimmungen des römischen Rechtes so früh und schnell Aufnahme fanden, als gerade im Seerecht. Die Rezeption wurde dadurch begünstigt, daß sowohl im Norden als auch im Süden Europas der Seehandelsbetrieb, dem Großbetrieb der römischen Kaiserzeit ähnlich geworden war. Hinzu kam die Entwicklung einer romanistischen Literatur, welche das gemeinsame Seerecht aller Völker darzustellen versuchte; hier sei besonders Hugo Grotius erwähnt. Als jedoch die dem Norden wesensfremde extrem romanistische Richtung in überwiegendem Maße auch auf die Rechtsprechung Einfluß gewann, war es besonders der Handelsstand von Norddeutschland und der Niederlanden, der sich dagegen wehrte.

Ursprünglich vereinigten sich auch hier in der Person des Schiffers die Funktionen des patronus in mari. Als die notwendige Folge der Entwicklung zum Großschiffahrtsbetriebe trat die erhöhte Inanspruchnahme des Schiffers sowohl in seiner Eigenschaft als Kaufmann als der des Kapitäns ein und machte die Trennung beider Funktionen nach dem Grundsatz der Arbeitsteilung voneinander erforderlich. In einem Hanserezeß von 1572 wird bestimmt, daß zur Unterstützung des Schiffers die Mitreeder, welche damals Schiffsfreunde genannt wurden „. . . . . schuldig seyn sollen, dem suluen schipper ein edder twe van den Frunden tho thoordenen . . . . . ". Diese zugeordneten Schiffsfreunde waren nicht ständige Vertreter der Mitreeder; sie bilden jedoch die erste Stufe in der Entwicklung des Korrespondentreeders im Norden.

Preußisches Seerecht.

Der Erlaß des Königlich preußischen Seerechts vom 1. XII. 1727, das an die Stelle der älteren und zersplitterten

preußischen Seegesetze trat, wie Fischerei-, Strandungsordnungen, prozeßrechtliche Vorschriften, Zoll-, Assekuranzordnungen, bildet einen weiteren Fortschritt dieser Entwicklung. Dieses Seerecht bestimmt in Kap. 2, Art. 12, daß es dem Ermessen der Mitreeder überlassen bleiben soll, einen Schiffsdirektor anzustellen. Die Bestellung muß dem Schiffer von sämtlichen Mitreedern ausdrücklich mitgeteilt werden. Die Wahl des Korrespondentreeders ist hier also fakultativ. Die Kaiserlich russische Ordnung der Handelsschiffahrt auf Flüssen, Seen und Meeren vom Jahre 1781 geht weiter; in ihr ist die Besetllung des Korrespondentreeders obligatorisch.

Landrecht.

An die Stelle des preußischen Seerechts trat am 1. VI. 1794 das Allgemeine Landrecht für die preußischen Staaten. das in Teil II Titel 8 §§ 1389—2451 eine umfassende Regelung seerechtlicher Verhältnisse enthält, die von praktisch anerkanntem Wert gewesen sind. § 1431 enthält die Bestimmung, daß ein von den Mitreedern zum Verwalter bestellter Schiffsdirektor alle Rechte und Pflichten eines Handlungsfaktors oder Disponenten haben soll. Gem. 497 ist Faktor, Disponent oder Vorsteher einer Handlung derjenige, der von dem Handlungseigentümer beauftragt ist, dessen Stelle zu vertreten. Dieser Beauftragte hat Vollmacht für alle Geschäfte, welche in der ihm übertragenen Handlung vorgenommen werden. Der Handlungseigentümer kann jedoch die Vollmacht beschränken, welche nach außen einer Bekanntmachung bedarf, um wirksam zu sein (501, 502). Der Schiffsdirektor ist des weiteren befugt, Gelder einzuziehen. Als Vertreter der Mitreeder muß er dem Schiffer Anweisungen erteilen. Eine Erkundigungspflicht Dritter kann höchstens für die Art der Vollmacht angenommen werden.

Gemeines Seerecht.

Ausführliche Bestimmungen über den Schiffsdisponenten, dirigierenden Reeder, enthält das gemeine Deutsche und Hamburger Seerecht. (Pöhls S. 119 ff.; Kaltenborn S. 123 ff.). Als das klassische Beispiel eines hamburgischen dirigierenden Reeders sei erwähnt I. C. H. W. O'Swald, welcher im Auftrage der Königlich preußischen Seehandlung auf Veranlassung ihres Präsidenten, Minister von Rother, in den Jahren 1822—1829 mit den Vollschiffen Mentor und Prinzeß Louise unter preußischer Staatsflagge mehrere Handelsexpeditionen um die Welt unternahm, um den durch die napoleonische Zeit vernichteten überseeischen Handel und Ver-

kehr wieder aufzunehmen und feste Verbindungen mit Uebersee anzuknüpfen. Die nautische Leitung lag in den Händen des Kapitäns D. A. Harmssen. —

In dem Hamburgischen Seerecht gelten für den Korrespondentreeder folgende Bestimmungen: Ist der Korrespondentreeder der Zahl der Mitreeder entnommen, so wird er dirigierender oder korrespondierender Reeder genannt; als nichtbeteiligter Dritter dagegen Buchhalter, Direktor, Faktor. Er ist bevollmächtigt zur Vornahme aller in den gewöhnlichen Geschäftsbetrieb fallender Rechtshandlungen, durch welche die Mitreeder als solche Dritten gegenüber verpflichtet werden. Rücksprache mit den Reedern ist erforderlich für außergewöhnliche Handlungen, wie größere Reparaturen am Schiff, Verkauf des Schiffes oder der Parten, Anstellung und Entlassung des Kapitäns. Im Innenverhältnis zu den Reedern haftet der Korrespondentreeder für Vorsatz, Fahrlässigkeit und Ueberschreitung seiner Vollmacht. Eine Erkundigungspflicht Dritter über den Umfang der Befugnisse des Korrespondentreeders läßt sich annehmen. Der Korrespondentreeder hat Anspruch auf den Ersatz seiner Aufwendungen gegen seine Mitreeder.

Handelsgesetzbuch.

Um der Rechtszersplitterung im Deutschen Reiche, besonders auf dem Gebiet des Handelsrechts ein Ende zu bereiten, stellte im Jahre 1836 Württemberg im Zollverein den Antrag auf „eine möglichst gleichmäßige Handelsgesetzgebung im Gebiet des Zollvereins". Diesem Antrag stellten sich insofern Schwierigkeiten entgegen, als die Einzelstaaten alle die Bildung einer Rechtseinheit bezweckenden Bestrebungen ablehnten, da sie hierin Eingriffe in ihre Selbständigkeit befürchteten und sahen. So kam es, daß erst 1856 auf den Antrag Bayerns der Entwurf eines Handelsgesetzbuches vom Deutschen Bundestage ernstlich in Angriff genommen wurde, der — da er keine gesetzgebende Gewalt besaß — an die Staaten eine Einladung zur Beratung eines Deutschen Handelsgesetzbuches ergehen ließ, welcher die Staaten Folge leisteten. Daraufhin stellte die sogenannte Nürnberger Kommission in den Jahren 1857—1861 den Entwurf fertig, den der Bundesstaat den Deutschen Staaten zur Annahme empfahl. — Auf der Nürnberger Konferenz war die Ansicht zu Tage getreten, daß es zweckmäßig und der Sache förderlich sei, die Beratung über das Seerecht in einer Seestadt vorzunehmen. Auf Einladungen von Hamburg und Bremen entschied sich die Konferenz für Hamburg, wo sie von 1858—1860 tagte. — Die meisten Staaten nahmen auf die Anrufung des freien Willens hin den Entwurf an, zumal das Bedürfnis nach

einem einheitlichen Deutschen Handelsrecht dringend war. Der norddeutsche Bund machte dann das Handelsgesetzbuch zum norddeutschen Bundesgesetz, das bald darauf zum Reichsgesetz erhoben wurde. Bei der Neufassung des Handelsrechts 1897 wurde das Seerecht nur in wenigen Punkten geändert.

Die Partenreederei.

Der Begriff des Korrespondentreeders steht in so enger Verbindung mit der Einrichtung der Partenreederei, daß es erforderlich scheint, zunächst die Darstellung der Partenreederei als der unentbehrlichen Grundlage für die Behandlung des Korrespondentreeders vorwegzunehmen; für den Kaufmann und sein Handelsgewerbe haben der Prokurist und Handlungsbevollmächtigte eine ähnliche Bedeutung, als der Korrespondentreeder für die Reederei.

Reeder, Reederei.

Reeder ist nach der Vorschrift des § 484 HGB. der Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes. Solange sich die Schiffahrt in engen Grenzen hielt und der gesamte Betrieb auf kleine Verhältnisse beschränkt blieb, konnte eine Einzelperson sehr wohl in der Lage sein, allein die Kosten und Gefahren des Seehandelsbetriebes zu übernehmen. Bereits in den älteren Zeiten bildete sich jedoch im Erwerbsleben das Bestreben heraus, durch Erhöhung von Kapital und Arbeitskraft sowohl der Konkurrenz zuvorzukommen, als auch gegenüber den dem Seehandel eigenen Gefahren gesichert zu sein. Die Anforderungen gingen jedoch über die Leistungsfähigkeit einer Einzelperson hinaus. Es zeigt sich, daß bereits in den älteren Zeiten sich Einzelpersonen mit den gleichen Interessen zu einer Interessen- und Arbeitsgemeinschaft zusammenschließen, um auf diese Art den erhöhten Anforderungen des Seehandels gerecht zu werden. So entstand das Institut der Reederei, welches im Laufe der Zeit in den einzelnen Ländern seine verschiedenartige rechtliche Regelung gefunden hat.

Wenn mehrere Personen ein ihnen gemeinschaftlich zustehendes Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwenden, besteht nach der Vorschrift von HGB. 489 eine Reederei. Es ist also erforderlich, daß das Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmt ist, und daß die Personenmehrheit, welche das Schiff für gemeinschaftliche Rechnung durch die Seefahrt verwendet, gemeinschaftliches Eigentum an dem Schiffe hat. Keine Reederei

beseteht also in dem Fall, daß das Schiff einer Einzelperson zum Eigentum gehört. Als Einzelpersonen werden hier auch angesehen eine Handelsgesellschaft, eine Genossenschaft, ein rechtsfähiger Verein, eine Stille Gesellschaft; denn die Genossenschaft gilt gemäß § 17 des Gesetzes betr. die Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften in der Fassung vom 1. VII. 22 als Kaufmann und stellt wie der rechtsfähige Verein (BGB. §§ 21 ff.) eine juristische Person dar; bei der Stillen Gesellschaft wird laut der Bestimmung des § 335 HGB. der Inhaber eines Handelsgeschäftes allein berechtigt und verpflichtet, also nicht eine Mehrheit von Personen. Sobald es sich um solche Einzelpersonen handelt, besteht keine Reederei, sondern nur ein Einzelreeder, nämlich die als Persönlichkeit auftretende Handelsgesellschaft, bezw. Gesellschaft.

Durch diese Tatsache wird jedoch nicht verhindert, daß mehrere physische oder juristische Personen, oder auch Handelsgesellschaften als solche ohne juristische Persönlichkeit, Mitreeder sein können, also eine Reederei zu bilden vermögen. Die Mitreeder sind als Kaufleute anzusehen, wenn die Reederei in ihrem Gewerbetrieb die Uebernahme oder Beförderung von Gütern oder Reisenden zur See, die Geschäfte der Schleppschiffahrtsunternehmer zum Gegenstand hat im Sinne von HGB. § 1, V, oder die Reederei nach Art und Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb erfordert und sämtliche Mitreeder in das Handelsregister eingetragen sind. (HGB. § 2).

Rechtliche Natur.

Die rechtliche Natur der Reederei ist vielfach umstritten, da „kein Rechtsinstitut mehr der juristischen Schulung spottet als die Reederei" (Bunsen 244). Nach der Meinung von Lewis (der jedoch seine Ansicht später geändert hat) ist die Reederei eine juristische Person. Im Widerspruch hierzu steht jedoch trotz mancher Aehnlichkeit, welche die Reederei vielfach mit der Aktiengesellschaft hat, der Mangel einer korporativen Verfassung und der eines notwendigen Vertretungsorganes. Wenn auch das Gesetz von dem Geschäftsbetrieb, der gerichtlichen Vertretung, den Berechtigungen und Verpflichtungen der Reederei spricht, so erklärt sich das aus der Natur des Reedereivermögens; es ist jedoch zu weit gegangen, hieraus die Reederei auch nur als eine relative, d. h. in einigen Beziehungen vorhandene juristische Person zu bezeichnen, zumal diese Definition nicht ganz klar und vollständig ist. Nach der Ansicht von Gierke, Cosack (S. 592 ff.) und Boyens (S. 241) ist die Reederei eine reine Rechtsgemeinschaft zur gesamten Hand. Im Widerspruch hierzu steht jedoch die Bedeutung der Schiffsparten (HGB. 499, 500, 507).

auf die noch im Folgenden eingegangen wird. Nach Dernburg (II 2667) ist die Reederei nicht Gesellschaft, sondern ein Miteigentumsverhältnis; die Rechtsprechung (RGH, 194) scheint ihm in gewisser Hinsicht zuzustimmen, wenn sie erklärt, daß das Miteigentum an einem bestimmten Schiff die unentbehrliche Grundlage des ganzen Rechtsverhältnisses bilde. Die Begriffe Miteigentum und Gesellschaft sind jedoch keine Gegensätze, was auch von Dernburg später anerkannt wird (BGBII,2, 671,) insofern als zu dem Miteigentumsverhältnis Rechtssätze und Einrichtungen der Gesellschaft hinzutreten. — Auf diesem Wege kommen Wagner (S. 190, 215) Goldsmidt (GZ. 23, 352) Lewis (IV, 54) und Schaps (S. 136) zu der heute geltenden Anschauung, daß die Reederei eine Erwerbsgesellschaft sui generis darstellt, eine societas quaestaria, welche von zwei Elementen zugleich beherrscht wird, nämlich dem Gesellschaftsverhältnis und dem Miteigentumsverhältnis seiner Teilnehmer (Prot. 1518). Die Reederei ist eine auf dem Miteigentum am Schiff beruhende Erwerbsgesellschaft des Bürgerlichen Rechts (RG. 71, 27); nach Pappenheim (2,88) ein auf sachenrechtlicher Gemeinschaft ruhendes Gesellschaftsverhältnis.

Zweckmäßig erscheint es, als auch übersichtlich und praktisch, das Gesellschaftsverhältnis in den Vordergrund zu stellen. Die Reederei ist eine Gesellschaft, aber nicht römischrechtlicher Natur ohne Gesellschaftsvermögen mit den gegenseitigen Rechten und Pflichten der Genossen; sie ist vielmehr eine vertragsmäßige Gemeinschaft zur gesamten Hand, für die trotz des Schiffsvermögens — fortune de mer — das den Zwecken der Gemeinschaft gewidmete Landvermögen — fortune de terre — entscheidend ist, über dessen Einzelbestandteile nicht anteilsweise die einzelnen Gesellschafter verfügen können, sondern nur ihre Gesamtheit in gesellschaftlicher Vertretung. Mit der Anschauung, daß die Reederei eine Gemeinschaft zur gesamten Hand darstellt, sind keineswegs unvereinbar die Sonderbestimmungen des Handelsgesetzbuches über die Mithaftung der Mitreeder für persönliche Reedereischulden; ferner das Bestehen ideeller Eigentumsquoten, die Möglichkeit der Verfügung über den gesamten Gesellschaftsanteil und die Endigungsgründe, durch welche sich die Reederei von der offenen Handelsgesellschaft und der Gesellschaft des BGB. unterscheidet. Die Rechtssätze des Bürgerlichen Rechtes sind eben subsidiär anzuwenden, soweit sie mit den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches nicht in Widerspruch stehen. (EGHGB. Art. 2). Abgesehen davon ist die Reederei eine Gesellschaft besonderer Art mit dem Zweck des Erwerbes durch die Seefahrt; ihre Besonderheiten zeigen sich in der Hauptsache darin, daß die Mitgliedschaft abhängig ist von dem Eigentum an einer

oder mehreren Schiffsparten (503 ff. HGB.); wer das Eigentum erworben hat, gilt als Gesellschafter; die Zugehörigkeit zu der Gesellschaft endigt mit dem Verlust der Part. Ohne Einfluß auf den Bestand der Reederei bleiben Aenderung des Personenbestandes, Tod oder Konkurs einzelner Mitreeder; die Aufkündigung seitens eines Mitreeders oder die Ausschließung eines solchen sind durch die Vorschrift von HGB. § 505 ausdrücklich ausgeschlossen. Eine Gesellschafterin als solche besteht nicht, wohl aber ein Sammelname, unter welchem die Summe der Mitreeder klagen und verklagt werden kann, wie noch im Folgenden dargestellt wird. In den Angelegenheiten der Reederei entscheidet abgesehen von einigen Ausnahmen der Mehrheitswille auf Grund der Partenmehrheit (HGB. 491; im Gegensatz zu BGB. 709 II; vergl. auch HGB. 115; 170; 338).

Reedereivertrag.

Da bei der Reederei der Erwerb durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung erfolgt, so muß von vornherein bestimmt werden, auf welche Weise das geschehen soll. Die Willensübereinstimmung der Miteigentümer des Schiffes wird niedergelegt in dem Reedereivertrage, durch welchen die Reederei als solche entsteht.

Die Voraussetzung des Vertrages ist lediglich die Tatsache der Verwendung des Schiffes für gemeinschaftliche Rechnung; aus dem Wortlaut des Gesetzes ist nicht ersichtlich, daß der Vertrag an irgendwelche Formen gebunden ist; die Mitreeder können dem Vertrag jede beliebige Form geben. Der Abschluß kann erfolgen schriftlich als sogenannter Reederbrief oder auch mündlich; selbst konkludente Handlungen können zu einem Reedereivertrage führen, z. B. wenn ein Einzelreeder einen oder mehrere Anteile seines Schiffes veräußert.

Der Vertrag als solcher braucht weder in das Schiffsregister noch in das Handelsregister eingetragen zu werden. Dagegen ist erforderlich kraft Anordnung des § 7 des Gesetzes betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe vom 22. VI. 1899 die Eintragung in das Schiffsregister u. a. der Namen und näheren Bezeichnung sämtlicher Mitreeder und des Korrespondentreeders, sowie der Größe der Parten, welche den einzelnen Mitreedern gehören; ferner Angaben über Reichsangehörigkeit, Erwerbsgrund von Schiff und Parten sowie Angaben bezüglich des Schiffes selbst wie Name, Gattung, Unterscheidung, Erbauung, Vermessung, Heimathafen, Ordnungsnummer. Auf die Eintragung hin erfolgt die Aushändigung des Schiffszertifikats, welches das Recht zur Führung der Reichsflagge verleiht.

Für den Inhalt des Vertrages ist wesentlich nur die Einigung über die Verwendung des gemeinsamen Schiffes zum Erwerb durch die Seefahrt. Der Vertrag ist seiner Natur nach ein Gesellschaftsvertrag. Im Innenverhältnis gelten in erster Linie die Vereinbarungen der Mitreeder über ihre Rechtsverhältnisse untereinander, ergänzend die Bestimmungen des Gesetzes, dessen Vorschriften jederzeit durch Mehrheitsbeschluß nachträglich abgeändert werden können. Erst in letzter Linie kommen die Vorschriften des BGB. über die Gesellschaft zur Anwendung. Im Außenverhältnis sind dem Willen der Mitreeder enge Schranken durch das Gesetz gezogen, z. B. in Hinblick auf die Bestellung des Korrespondentreeders und der Beschränkung seiner gesetzlichen Befugnisse. —

Der Vertrag wirkt nicht nur unter den Mitreedern, welche ihn abgeschlossen haben, und ihren Gesamtnachfolgern, sondern auch gegenüber sonstigen Rechtsnachfolgern. Nach der Vorschrift von § 504 HGB. tritt der Erwerber einer Schiffspart kraft Gesetz in das Gesellschaftsverhältnis ein.

Parteifähigkeit.

Die Reederei als solche führt keine Firma. Der Verkehr hat sich aber im Interesse der beschleunigten Abwicklung von Handelsgeschäften dahin entschieden, daß die Gesamtheit der Mitreeder unter einem firmenähnlichen Sammelnamen Rechte und Verpflichtungen übernehmen, klagen und verklagt werden kann, soweit dies Angelegenheiten der Reederei betrifft (HGB. 491, 497) oder ihren Geschäftsbetrieb (HGB. 493 I) und ihre Ausgaben (HGB. 500); ferner bei Eingehung von Wechselverbindlichkeiten und Aufnahme von Darlehen in ihrem Namen (493 V HGB.) durch Rechtsgeschäfte des Korrespondentreeders (HGB. 494 I) sowie ihrer Vertretung vor Gericht (HGB. 493 III); des weiteren bei Ansprüchen einzelner Mitreeder gegen die Reederei (HGB. 502 III) sowie ihrer Haftung gegenüber den Schiffsgläubigern (HGB. 763). Deshalb kann man wohl behaupten, daß die Reederei, wenn auch nicht materiell, so doch formell parteifähig ist, der offenen Handelsgesellschaft insofern ähnlich, als sie im eigenen Namen — dem firmenähnlichen Sammelnamen sämtlicher Mitreeder, nicht einer Firma als solcher! — klagen und verklagt werden kann; wenn in einem solchen Fall die Reederei formell so auftritt, als wäre sie selbst Trägerin von Rechten und Verbindlichkeiten, so sind es doch materiell die einzelnen Mitreeder, welche im Verhältnis ihrer Anteile dafür einzustehen haben.

Wenn ein Korrespondentreeder nicht bestellt ist, so muß die Klage den sämtlichen Mitreedern zugestellt werden, de-

ren Gesamtheit, die Reederei, Partei ist. Selbst für den Fall, daß von der Reederei Rechte gegen die einzelnen Mitreeder geltend gemacht werden oder umgekehrt, wird die Parteifähigkeit der Reederei von der Rechtsprechung überwiegend bejaht. (OLG. Rostock 13,2; Hans. OLG. 1911, 170; OLG. Kiel 1912, 212; RG. 42, 70; 71, 27; 82, 132). Die Parteifähigkeit der Reederei erkennen ferner an Gierke, Cosack (709), Dernburg (II, 2, 674) Lewis (IV 63), Schaps (133); verneint wird die Parteifähigkeit der Reederei von Goldschmidt (23, 352), Leo (12), Brandis (I, 35), Pappenheim (2, 235), Walter (2), Sonnenkalb (62). — Die Mitreeder können in den Prozessen als Zeugen nicht vernommen werden; dagegen sind sie es, welche den Parteieid zu leisten haben, wenn kein Korrespondenzreeder bestellt ist. Bei der Veräußerung von Parten nach der Klageerhebung führt die Reederei den Rechtsstreit in der neuen Zusammensetzung fort (HGB. 505). Der Gläubiger hat die Wahl, die Mitreeder am allgemeinen Gerichtsstand in Anspruch zu nehmen oder auch die Reederei im Heimathafen des Schiffes gerichtlich zu belangen; es ist hier gleichgültig, ob der Anspruch von dem Mitreeder oder von Dritten gegen die Reederei geltend gemacht wird (HGB. 508, 480). Ein gegen sämtliche gegenwärtigen Mitreeder ergangenes Urteil gilt als gegen die Reederei ergangen.

Reedereivermögen.

Die rechtliche Natur des Reedereivermögens ist insofern umstritten, als hierauf sowohl die Bestimmungen über das selbständige Vermögen der juristischen Personen, als über das gemeinschaftliche Vermögen der Gesellschaft des BGB. Anwendung zu finden scheinen. Im Innenverhältnis der Reederei bestehen zwei Vermögensmassen, sämtlich ein Sondervermögen, bestehend aus Schiff, Zubehör und Fracht, — fortune de mer —, welches für die Schiffsschulden haftet, und ein Landvermögen — fortune de terre —, welches für die anderen Schulden haftet. Das Landvermögen setzt sich zusammen aus den zu Reedereizwecken angeschafften Gegenständen, Inhalt der Reedereikasse, ausstehenden Forderungen usw., usw.; es kann unter Umständen auch das Privatvermögen der einzelnen Mitreeder im Verhältnis der Höhe ihrer Anteile mitumfassen. — Es besteht Dritten gegenüber jedoch kein selbständiges Gesellschaftsvermögen der Reederei, wie das bei anderen Gesellschaften des Handelsrechts der Fall ist. Denn, wenn bei einer Interessengemeinschaft einzelner Personen, die keine juristische Person zu sein braucht, vermögensrechtliche Zwecke verfolgt werden, so bedarf auch diese Gemeinschaft — im vorliegenden Fall die Reederei — eines Betriebskapitals, bestehend aus den Aktiven und Pas-

siven, das als ihr Vermögen bezeichnet werden kann. Geht man im vorliegenden Fall auf das Betriebskapital der Reederei ein, nämlich ihre beiden Vermögensmassen, so stellen sich sowohl die fortune de mer als auch die fortune de terre dar als im quotenmäßigen Eigentum der Mitreeder stehend; jedoch können die Mitreeder über das Schiffsvermögen in der Höhe ihrer Beteiligung nach Belieben verfügen, während ihnen über das Landvermögen infolge gesellschaftlicher Gebundenheit nur eine gemeinschaftliche Verfügungsmacht zusteht. Jedenfalls zeigt sich, daß nicht die Reederei als solche Trägerin der in den beiden Vermögensmassen enthaltenen Rechte und Verbandlichkeiten ist, sondern die einzelnen Mitreeder. Das Schiffsvermögen der Reederei ist genau dasselbe als das für Dritte in Frage kommende Sondervermögen des Einzelreeders.

Es ist jetzt weiter zu untersuchen, inwiefern Schulden und Forderungen der Reederei geltend gemacht werden können. Wenn die Mitreeder infolge gesellschaftlicher Gebundenheit nach außen hin als eine Gemeinschaft auftreten unter dem Namen der Reederei, so sind sie es doch, welche pro rata ihrer Schiffspart berechtigt und verpflichtet werden; sie haften jedoch niemals als Gesamtschuldner (HGB. 507).

1. Reedereiforderungen jeder Art können nur von der Reederei geltend gemacht werden, nicht von den einzelnen Mitreedern in der Höhe ihrer Anteile. Der Schuldner kann nur aufrechnen mit persönlichen Gegenforderungen gegen die Reederei; auch mit unpersönlichen, wenn der gegen ihn geltend gemachte Anspruch zum Schiffsvermögen gehört (HGB. 486). Mit Privatforderungen gegen einzelne Mitreeder kann er nicht aufrechnen (vergl. BGB. 719, II).

2. Der Gläubiger einer Reederei kann seine persönlichen Forderungen sowohl gegen die Reederei geltend machen, die auch mit dem Landvermögen haftet — und mit den ihr zustehenden Forderungen jeder Art aufrechnen kann —, als auch gegen jeden Mitreeder pro rata (HGB. 507), der zur Zeit der Entstehung der Schuld beteiligt war (HGB. 487). In diesem Fall kann der in Anspruch genommene frühere oder jetzige Mitreeder nur mit seinen Privatforderungen aufrechnen.

3. Macht ein Reedereischuldner Privatforderungen gegen einen Mitreeder geltend, so kann dieser nicht mit einem seiner Part entsprechenden Anteil einer Reedereiforderung aufrechnen, sondern nur mit privaten Forderungen.

4. Ein Reedereigläubiger kann gegen die Privatforderung eines Mitreeders den der Part des Mitreeders entsprechenden Anteil seiner persölichen oder dinglich-persönlichen Forderung aufrechnen (HGB. 507), wenn dieser zur Zeit der Entstehung der Forderung Mitreeder war; nicht aber für unpersönliche

Ansprüche, weil er hierfür aus dem Landvermögen keine Befriedigung verlangen kann.

5. Es können nur gegen die Reederei geltend gemacht werden die unpersönlichen Reedereischulden, weil gegenüber den Schiffsgläubigern das Schiffsvermögen einheitlich haftet (HGB. 763, 486). Aufgerechnet werden kann nur mit Reedereiforderungen, nicht mit Privatforderungen der Mitreeder.

Ob über das Reedereivermögen ein selbständiges Konkursverfahren eingeleitet werden kann, ist Gegenstand einer Streitfrage. Nach der Ansicht von Cosack (713) und Schaps (S. 133), der davon ausgeht, daß man das Reedereivermögen als ein nach außen hervortretendes Sondergut mit Sonderhaftung ansehen kann, ist ein selbständiges Konkursverfahren über das Reedereivermögen möglich, analog demjenigen über das Gesellschaftsvermögen der offenen Handelsgesellschaft (KO. 209); dagegen lehnen Goldschmidt (GZ. 43, 456), Dernburg (II, 2, 674), Gareis (733) ein selbständiges Konkursverfahren über das Vermögen der Reederei ab, da es dem Wesen der Reederei als einer Gesellschaft des BGB. nicht entspricht.

Ist ein Urteil gegen die Reederei ergangen wegen persönlicher Ansprüche, so ist in das Landvermögen der Reederei zu vollstrecken. Hierbei finden weder ZPO. § 755 Anwendung, da die Reederei kein rechtsfähiger Verein ist, noch ZPO. § 736, weil die Reederei eine nach dem HGB., nicht nach BGB. 705 ff. eingegangene Gesellschaft ist. Es ist gleichgültig für die Vollstreckung in das Landvermögen, ob sich das Urteil gegen die Mitreeder zusammen richtet; es kommt darauf an, daß es sich gegen die zur Zeit der Vollstreckung vorhandenen Mitreeder richtet.

Schiffparten.

Das Eigentum an dem zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffe steht den Mitreedern gemeinschaftlich zu. Die Ansicht Cosacks (S. 593), „zustehen" bedeute die Innehabung eines dinglichen Rechtes an dem Schiffe, steht nicht im Einklang mit der herrschenden Meinung, welche vielmehr in der Fassung von HGB. 489 nur die Forderung des gemeinschaftlichen Eigentums erblickt, wie HGB. § 484 das für den Einzelreeder ausdrücklich fordert. Um den Begriff der Schiffspart zu verstehen, muß man sich das Schiff in mehrere ideelle Teile zerlegt denken, von denen jeder Teil eine Schiffspart darstellt. Die Part ist also im engeren Sinn der ideelle Miteigentumsteil an dem eingetragenen Schiff. Im weiteren Sinn der Anteil am Reedereivermögen, also den Rechten und Pflichten sowohl aus dem Reedereivertrage, als auch gegenüber Dritten. Zu der Part gehören also der Mieteigentumsanteil am Schiffe sowie den darauf ruhenden dinglichen Be-

lastungen infolge Pfandrechts am Schiffe oder der Part (BGB. 1272; ZPO. 858); ferner der Anteil an den sonstigen Bestandteilen des Reedereivermögens; auch an den persönlichen Reedereischulden, da das Landvermögen für sie haftet. Des weiteren Rechte und Verbindlichkeiten aus dem Gesellschaftsverhältnis, z. B. der Teilnahme an der Beschlußfassung der Reederei, am Gewinn und Verlust; Recht auf Kontrolle des Korrespondentreeders; Abandonrecht des § 501 BGB.

Ohne Einfluß auf die Anzahl der Parten bleibt die Größe des Schiffes; hier ist Landesbrauch oder Ortssitte maßgebend. Die Zahl der Parten braucht auch nicht übereinzustimmen mit der Zahl der Mitreeder; diese ist größer, wenn manche Mitreeder nur Teilparten, kleiner, wenn die Mitreeder jeder mehrere Parten zu eigen haben. Die Zahl der Parten ist gesetzlich nicht bestimmt; sie kann von den Eigentümern beliebig festgesetzt werden (RG. 42, 71). Oft werden die Parten sehr klein genommen, da in vielen Seestädten die Beteiligung am Reedereibetriebe eine beliebte Kapitalsanlage bildet.

Jeder Mitreeder hat im Verhältnis seiner Schiffspart zu den Ausgaben der Reederei beizutragen, die sich insbesondere auf die Kosten der Ausrüstung und Reparatur des Schiffes erstrecken (HGB. 500). Die Verteilung von Gewinn und Verlust richtet sich nach der Größe der Parten; sie soll erfolgen, wenn das Schiff in den Heimathafen zurückgekehrt ist oder in einem sonstigen Hafen seine Reise beendet hat und die Mannschaft entlassen ist. Geht schon vor der Rückkehr des Schiffes Geld ein bei der Reederei, so ist es unter die Mitreeder im Verhältnis ihrer Parten zu verteilen und auszuzahlen, soweit es nicht zwecks späterer Auszahlung oder Deckung von Ansprüchen einzelner Mitreeder zurückbehalten werden muß.

Im Gegensatz zur offenen Handelsgesellschaft (HGB. 231) und der Gesellschaft des BGB. (727) bleibt eine Aenderung in den Personen der Mitreeder ohne Einfluß auf den Fortbestand der Reederei. Mit dem Uebergang des Eigentums an der Part gehen kraft gesetzlicher Vorschrift im Verhältnis nach außen die zur Eigentumsquote gehörenden Rechte und Verbindlichkeiten auf den Erwerber über, der in das Verhältnis des Veräußerers zu den Mitreedern eintritt (HGB. 504). Das innere Verhältnis zwischen Erwerber und Veräußerer bleibt dagegen unberührt; zwischen ihnen bedarf es der Verrechnung. Der Veräußerer oder Erwerber der Part müssen die Veräußerung den Mitreedern oder dem Korrespondentreeder anzeigen. Solange die Anzeige nicht erfolgt ist, gilt der Veräußerer noch weiterhin als Mitreeder; er haftet neben dem Erwerber den übrigen Mitreedern für alle Verbindlichkeiten, welche in der Zeit zwischen Veräußerung und Anzeige fallen. Mit der Veräußerung tritt der Erwerber in den Kreis der Mitreeder; er ist von dem Zeitpunkt des Erwerbes an den Mit-

reedern verpflichtet und muß die Reedereibeschlüsse gegen sich gelten lassen.

Kein gesetzliches Erfordernis, aber verkehrsüblich ist die Erteilung eines Partenbriefes oder Eigentumsakte, einem Schriftstück, welches den Mitreedern meist ausgehändigt wird, und in welchem sie als Miteigentümer zu einem ideelen Anteil anerkannt werden. Bei der Veräußerung der Part erfolgt in diesem Falle die Uebergabe des Partenbriefes mit einem Abtretungsvermerk oder Indossament, obwohl dies zur Gültigkeit der Veräußerung nicht erforderlich ist.

Wenn ein Mitreeder in einem Reedereibeschluß über eine neue Reise oder die Reparatur des Schiffes nach Beendigung einer Reise oder über die Befriedigung eines Gläubigers, dem die Reederei mit dem Schiffsvermögen haftet, durch die Mehrheit seiner Mitreeder überstimmt wird, so kann er sich von seiner Verpflichtung, mit den anderen Mitreedern Zahlung zu leisten, dadurch befreien, daß er seine Schiffpart ohne Entgelt aufgibt. Er muß aber den Mitreedern oder dem Korrespondentreeder innerhalb von drei Tagen, nachdem er von dem Reedereibeschluß Kenntnis erlangt hat, gerichtlich oder notariell seinen Entschluß, die Part aufzugeben, mitteilen. Seine Part wächst dann den übrigen Mitreedern im Verhältnis der Größe ihrer Parten zu. Die Abaadonerklärung des Mitreeders kann auch nach Antritt einer neuen Reise wirksam erfolgen, wenn er erst nach ihrem Antritt von dieser erfährt. (RG. 40, 3).

Da in Mecklenburg das Setzungsrecht gilt (AVO. zum HGB. § 21) ist die Bestimmung des HGB. 501 dort nicht in Kraft getreten. Das mecklenburgische Setzungsrecht trifft in einem solchen Falle die Anordnung, daß die Minderheit einen Preis festsetzen kann und von der Mehrheit verlangen darf, daß diese das Schiff dafür übernimmt oder es der Minderheit zu diesem Preise überläßt.

Ein notwendiges Vertretungsorgan hat die Reederei reichsrechtlich nicht; die Bestellung eines Korrespondentreeders ist hier fakultativ. Wenn kein Korrespondentreeder bestellt ist, so werden die Mitreeder, wenn sie nicht alle handelnd auftreten, durch ihre Partenmehrheit oder durch den Schiffer vertreten, soweit dessen Vollmacht reicht.

Reedereibeschlüsse.

Für das Verhältnis der Mitreeder untereinander ist in erster Linie maßgebend der zwischen ihnen geschlossene Reedereivertrag; nur soweit dieser nichts bestimmt, treten die Vorschriften des Handelsgesetzbuches, ergänzend die des Bürgerlichen Rechts in Kraft (ROHG. 16, 382); fernerhin sind maßgebend für die Angelegenheiten der Reederei die Beschlüsse der Mitreeder.

Zu ihrer Gültigkeit bedarf es weder der Zusammenberufung der Mitreeder, noch — wie in Mecklenburg — des Zirkulierens von Missiven unter den Mitreedern, noch einer Beratung derselben. Es genügt einfaches schriftliches Uebereinkommen, um einen Reedereibeschluß gültig herbeizuführen (Wagner 127). Wenn ein Mitreeder die Mehrheit für sich hat, so ist die Mitwirkung der anderen Mitreeder überhaupt nicht erforderlich (RG. 40, 3; ROHG. 16, 96; 22, 65). Es genügt, daß die Mehrheit ohne Anhörung der Minderheit einen Beschluß faßt und dies auf irgendeine Weise in die äußere Erscheinung bringt. Eine gesetzliche Pflicht zur Mitteilung gefaßter Beschlüsse an die Minderheit besteht nicht. Jedoch bleibt es der Minderheit vorbehalten, ihrerseits die ihr zukommenden Rechte geltend zu machen.

In der Regel wird Stimmenmehrheit verlangt, und zwar Partenmehrheit. Die Stimmen werden gewogen, nicht gezählt (Schaps). Die Stimmenmehrheit muß zugleich die Hälfte der vorhandenen Parten erreichen. Noch weiter geht das mecklenburgische Recht (AVO. zum HGB. § 10). Hier werden bei den Abstimmungen über Angelegenheiten des laufenden Reedereibetriebes diejenigen Stimmen der Mitreeder, welche an dem Sitz der Reederei nicht wohnhaft sind und keinen Vertreter bei dem Korrespondentreeder angemeldet haben, sowie die Stimmen der Mitreeder, welche rechtlich oder tatsächlich an der Teilnahme behindert sind, den Stimmen der Mehrheit hinzugezählt (§ 10 AVO. zum HGB.). Ein Mitreeder, welcher als Dritter mit der Reederei kontrahieren will, kann mitstimmen. Der Mitreeder, der die Partenmehrheit besitzt, kann namens der Reederei mit sich selbst kontrahieren, z. B. sich selbst zum Korrespondentreeder oder Schiffer machen, soweit ihm dies gestattet ist.

Es bedarf jedoch der Einstimmigkeit sämtlicher Mitreeder zu Beschlüssen, welche eine Abänderung des Reedereivertrages bezwecken; die Abänderung muß sich auf den wesentlichen Inhalt des Vertrages erstrecken (ROHG. 15, 160). Als wesentlich sind anzusehen Bestimmungen des Reedereivertrages, welche auf Veranlassung der Mitreeder vom Gesetze abweichen oder das Gesetz ergänzen; ferner wird als wesentlich angesehen die ausdrückliche Wiederholung einer gesetzlichen Bestimmung im Reedereivertrage, wenn sie in der Absicht erfolgt ist, ihre Abänderung durch spätere Beschlüsse der Mitreeder zu erschweren, oder weil ihr die vertragschließenden Mitreeder eine besondere Bedeutung und Erheblichkeit beigelegt haben (ROHG. 15, 160/161). Die Vermutung spricht für die Wesentlichkeit einer solchen Bestimmung; die Beweislast trifft denjenigen, der sie bestreitet. Es steht im Belieben der Mitreeder, auch solche gesetzlichen Bestimmungen als wesentlich anzusehen, welche ergänzend infolge

Schweigens des Reedereivertrages Anwendung finden. Dann bedarf es der Einstimmigkeit, während sie sonst durch Mehrheitsbeschluß abgeändert werden können. — Einstimmigkeit ist ferner erforderlich zu Beschlüssen, welche den Bestimmungen des Reedereivertrages entgegen sind, d. h. ihn für gewisse Einzelfälle aufheben wollen. Auch hier ist anzunehmen, daß sich die geforderte Einstimmigkeit nur auf die Aufhebung wesentlicher Bestimmungen beschränkt. Für Beschlüsse, welche dem Zweck der Reederei fremd sind, bedarf es ebenfalls der Einstimmigkeit; sie müssen dem Zweck der Reederei schlechthin fremd sein, also dem Erwerbe durch die Seefahrt. Hierunter fallen auch wissenschaftliche Expeditionen, Entdeckungsreisen. Die Ernennung eines Korrespondentreeders, der nicht Mitreeder ist, kann nur auf einstimmigen Beschluß erfolgen (HGB. 492, dem holländischen Seerecht entnommen); das gleiche gilt für Beschlüsse, daß eine oder mehrere Schiffsparten an einen Ausländer veräußert werden sollen, wenn dadurch das Schiff das Recht verliert, die Reichsflagge zu führen (HGB. 503); ebenso für Beschlüsse, welche die Rechte der Mitreeder beschränken wollen.

Baureederei.

Wenn sich zwei oder mehrere Personen vereinigen, um ein Schiff für gemeinschaftliche Rechnung zu erbauen und zur Seefahrt zu verwenden, so besteht eine Baureederei (HGB. § 509). Die für die Reederei geltenden Bestimmungen finden in diesem Falle zum Teil Anwendung, da sich die Erbauung oder der Ankauf eines Schiffes sowie dessen Fahrt nach dem in Aussicht genommenen Heimathafen als die vorbereitende Handlung für die Begründung einer Reederei ansehen lassen. Der Vertrag ist gewissermaßen ein aufschiebend bedingter Reedereivertrag, der schon dadurch entsteht, daß seitens eines oder mehrerer Unternehmer (Gründer) unter näheren Angaben über den Zweck des Unternehmens, Art des Schiffes, Kostenanschlag usw. Listen herumgegeben werden, welche die an der Beteiligung interessierten Personen unter Angabe der von ihnen zu übernehmenden Part unterzeichnen. Kommt dann das Unternehmen zustande, so ist die geleistete Unterschrift verpflichtend. — Wesentlich ist die Erbauung des Schiffes auf gemeinschaftliche Rechnung, um es für den Erwerb durch die Seefahrt zu verwenden. Hierauf kommt es an. Eine Baureederei besteht also nicht, wenn die Erbauung beabsichtigt wird, um das Schiff sofort zu verkaufen, ohne es zum Erwerb durch die Seefahrt zu verwenden. — Von dem jeweiligen Stande des Unternehmens hängt es ab, inwiefern die Rechtssätze über die eigentliche Reederei Anwendung finden.

Zu Beginn des Unternehmens gelten in erster Linie der Reedereivertrag, ergänzend die gesetzlichen Bestimmungen

über das Innenverhältnis. Der formale Vertrag muß jedoch Bestimmungen enthalten über die wesentlichen Fragen des Schiffsbaues, um nicht ungültig zu sein wegen Unbestimmtheit des Gegenstandes (Wagner 191). Eine Abänderung des Baureedereivertrages ist der Beschluß, das Schiff größer zu bauen, als anfänglich beschlossen war (Prot. 1645). Ferner gelten zu Beginn des Unternehmens die Bestimmungen über Mehrheitsbeschlüsse (HGB. 491) sowie die Sätze über die Nichtendigung der Reederei (HGB. 505), die Bestimmungen über Vorschuß- und Nachschußleistungen (HGB. 500), die sich auch auf die Baukosten erstrecken; ferner über die Haftung im Verhältnis zur Höhe der Parten (HGB. 507), welche unbeschränkt ist, solange die Reederei noch nicht besteht. Zu Beginn des Unternehmens gelten ferner die Rechtssätze über die Bestellung und Abberufung des Korrespondentreeders (HGB. 509 II, 492). Für Angelegenheiten, welche den Schiffsbau betreffen, bedarf der Korrespondentreeder besonderer Vollmacht, z. B. für die Verhandlungen mit dem Schiffsbaumeister oder Anschaffung von Material für den Schiffsbau.

Ist das Schiff vollendet und vom Erbauer abgeliefert, z. B. durch Uebergabe seitens des Baumeisters, so gelten die Sätze über die Befugnis zur Veräußerung von Schiffsparten (HGB. 503; 504; 507 II) und über die Endigung der Reederei durch Auflösung (HGB. 506).

Mit dem Beginn der Reederei als solcher, also dem Erwerbe durch die Seefahrt, gelten die Sätze über Aufgabe der Parten (HGB. 501), Verteilung von Gewinn und Verlust (HGB. 502) und dem Gerichtsstand des Heimathafens (HGB. 508).

Endigung der Reederei.

Durch die Vorschrift von HGB. § 505 ist ausdrücklich die Endigung der Reederei durch Aufkündigung seitens eines Mitreeders oder die Ausschließung eines solchen verneint worden. Für das Fortbestehen der Reederei ist es auch belanglos, ob ein Mitreeder aus der Gesellschaft ausscheidet, stirbt oder ob über sein Vermögen der Konkurs eröffnet wird (HGB. 505). Ferner ist es für den Bestand der Reederei bedeutungslos, ob Personen, welche an und für sich miteinander eine Handelsgesellschaft bilden, Mitreeder sind (Prot 3714), solange die Schiffsparten zu ihrem Privatvermögen gehören.

Wird dagegen eine Handelsgesellschaft als solche Eigentümerin des Schiffes, d. h. sie erwirbt das Eigentum am Schiff unter ihrer Firma, so besteht die Reederei nicht mehr, sondern die Handelsgesellschaft ist Einzelreeder geworden und die Haftung der Teilhaber richtet sich nach dem Rechte der jeweiligen Handelsgesellschaft. Aehnlich ist der Fall, daß ein Mitreeder die Parten der Reederei in seiner Hand vereinigt; auch hier wird aus der Reederei ein Einzelreeder.

Offensichtliche Endigungsgründe der Reederei sind ihre Auflösung durch Stimmenmehrheit (HGB. 506); ferner Totalverlust des Schiffes oder seine dauernde Nichtverwendung zum Erwerbe durch die Seefahrt. Auch der Verkauf des Schiffes gehört hierher. Ohne die Zustimmung sämtlicher Mitreeder kann er nur bewirkt werden, wenn das Schiff unbefrachtet in einem inländischen Hafen liegt (ROHG. 14, 418).

Der Korrespondentreeder.

Nachdem bisher die geschichtliche Entwicklung in großen Zügen geschildert wurde und ferner die Reederei als die unentbehrliche Grundlage des Begriffes des Korrespondentreeders dargestellt ist, soll im Folgenden seine Stellung im modernen Recht eingehend behandelt werden. Die Anstellung des Korrespontendreeders hat den Zweck, innerhalb der Reederei eine einheitliche, stetig fortlaufende Verwaltung derjenigen Geschäfte zu ermöglichen, welche der Reedereibetrieb mit sich bringt; nach außen soll eine ständige Vertretung der Reederei geschaffen werden für alle diejenigen Fälle, in welchen durch die in dem Betriebe vorkommenden Ereignisse ein unmittelbar in die Außenwelt eingreifendes Handeln erforderlich wird, das von der Reederei in ihrer Gesamtheit durchzuführen praktisch mit Schwierigkeiten und Unkosten verbunden ist.

(Ernennung).

HGB. § 492 bestimmt, daß durch Beschluß der Mehrheit für den Reedereibetrieb ein Korrespondentreeder bestellt werden kann.

Reichsrechtlich besteht keine Verpflichtung für die Reederei, einen Korrespondentreeder zu ernennen, sondern es liegt ganz in dem Belieben der Mitreeder, ob sie zu ihrer Vertretung nach außen, sowie für die Geschäftsführung im Innenverhältnis einen Korrespondentreeder anstellen wollen. — In dem Entwurf eines Handelsgesetzbuches für die preußischen Staaten war in § 298 ausgesprochen, daß „... ein Korrespondentreeder zu bestellen ist", also die Bestellung obligatorisch sein sollte. Obwohl für den kaufmännischen Betrieb einer Reederei eine ständige Vertretung zweckmäßig ist, wurde seitens der Kommission die Ernennung des Korrespondentreeders fakultativ gemacht, da sich die Einrichtung des Korrespondentreeders nicht allgemein eingebürgert hatte und bei vielen, besonders kleinen Reedereien überflüssig war. — Im mecklenburgischen Recht weicht die Ernennung des Korrespondentreeders insofern vom Reichsrecht ab, als § 9 der Ausführungsverordnung zum Handelsgesetzbuch ausdrücklich bestimmt, daß

„jedes Schiff, welches mehreren Eigentümern gehört, einen Korrespondentreeder haben muß". In Mecklenburg hat der Korrespondentreeder insofern eine sehr umfassende Stellung, als er praktisch der eigentliche Leiter der Reederei ist, sowohl nach innen als nach außen, da die dortigen Reedereien aus einer großen Anzahl von Mitreedern bestehen, deren Beteiligung zumeist sehr niedrig ist. Obligatorisch ist die Ernennung des Korrespondentreeders, — der auch dirigierender Reeder, Schiffsdirektor, shipshusband, managing owner, armateur gérant, boekhouder genannt wird, — auch in Rußland ,Finnland, Schweden, Norwegen, Dänemark; dagegen ist sie fakultativ in England, Holland, Frankreich.

Ob ein Korrespondentreeder ernannt und wer dazu ausersehen werden soll, wird, wenn es sich um einen Mitreeder handelt, durch Mehrheitsbeschluß entschieden (Prot. 1521). Im allgemeinen liegt es im Interesse der Reederei, einen Korrespondentreeder zu ernennen, welcher Eigentümer von Schiffsparten ist. Als Beteiligter am Schiff wird er die Geschäfte der Reederei eher vorteilhaft führen, da er an deren Ausgang selbst interessiert ist und infolgedessen seine gesamte Kraft der Reederei und ihrem Betriebe zuwenden wird. Deshalb hat das Gesetz die Anstellung eines Mitreeders als Korrespondentreeder insofern erleichtert, als es für seine Bestellung nur einen Mehrheitsbeschluß erforderlich macht. Besitzt ein Mitreeder bereits die Mehrheit der Parten, so kann er namens der Reederei mit sich selbst kontrahieren, sich also auch selbst zum Korrespondentreeder machen, da er das meiste Interesse an der Geschäftsführung hat. — Einstimmigkeit der Mitreeder muß hingegen vorliegen, wenn ein außenstehender Dritter zum Korrespondentreeder ernannt werden soll. Das Gesetz hat diese Anordnung aus Gründen der Vorsicht für die Auswahl eines Nichtmitreeders zum Korrespondentreeder getroffen, und um darzutun, daß die Bestellung eines extraneus die Ausnahme bilde. — Einstimmigkeit bei des Wahl des Mitreeders verlangt Wagner für den Fall, daß in dem Reedereivertrage ausdrücklich die Bestellung eines Korrespondentreeders ausgeschlossen wurde. Wenn sich in diesem Falle hinterher die Notwendigkeit der Bestellung eines Korrespondentreeders geltend mache, so könne wohl ein Mitreeder mit Stimmenmehrheit gewählt werden; es sei jedoch vorher ein einstimmiger Beschluß notwendig zwecks Abänderung des Reedereivertrages (HGB. § 491 II), so daß materiell in einem solchen Faal der Mitreeder durch einen einstimmigen Beschluß gewählt würde, wenn auch formell durch Stimmenmehrheit.

Ueber die Form der Bestellung des Korrespondentreeders finden sich weder im HGB, Vorschriften, noch im BGB., das ergänzend unter dem Titel „Auftrag" heranzuziehen

wäre. Eine Bestimmung, welche mit der Ernennung des Korrespondentreeders in Zusammenhang steht, trifft § 7 Nr. 5 des Gesetzes betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, welches anordnet, daß bei einer Reederei der Name und die nähere Bezeichnung (z. B. Wohnort) des Korrespondentreeders in das Schiffsregister einzutragen sind. Die Eintragung hat jedoch keine rechtsbegründende Wirkung, sondern dient nur als Kundgebung nach außen. Die Bestellung des Korrespondentreeders läuft von dem Augenblick des Beschlusses der Mitreeder. Die Eintragungspflicht ist aus dem mecklenburgischen Recht übernommen; sie findet sich auch in England und Dänemarck, ohne hier privatrechtliche Wirkungen zu haben.

Die Bestellung kann mündlich oder schriftlich erfolgen, selbst stillschweigend, wenn die Mitreeder dulden, daß einer von ihnen als Korrespondentreeder tätig ist und ihre Duldung erkennbar in die Erscheinung tritt. Als Korrespondentreeder ist derjenige Mitreeder anzusehen, der mit Wissen der anderen und ohne ihren Widerspruch als Korrespondentreeder auftritt. Auch gegen den Willen der Mitreeder ist die Bestellung eines Korrespondentreeders möglich, wenn sie durch einen Mitreeder erfolgt, der mit der Mehrheit der Parten an der Reederei beteiligt ist; denn die Stimmen werden nach der Größe der Parten berechnet (HGB. § 491, *l*), und es ist infolgedessen Stimmenmehrheit vorhanden, wenn dem oder den Mitreedern, welche für einen Beschluß gestimmt haben, zusammen mehr als die Hälfte des ganzen Schiffes gehört. Infolge der Partenmehrheit kann sich der Mitreeder gegen den Willen der Minderheit selbst zum Korrespondentreeder machen, ohne die Minderheit zu berücksichtigen oder sie zu benachrichtigen. Es genügt, daß er die Geschäfte wie ein Korrespondentreeder führt. Das ist nicht unbillig, wenn man berücksichtigt, daß der Eigentümer von mehr als der Hälfte des Schiffes auch am meisten an dem Ausgang der Geschäfte der Reederei interessiert ist, und man muß ihm deshalb schon das Recht zusprechen, die Führung der Geschäfte selbst in die Hand zu nehmen. Die jedesmalige Herbeiführung eines Reedereibeschlusses würde, da seine Stimme bei den Beschlüssen den Ausschlag gibt, nur die Erfüllung einer überflüssigen Formsache darstellen. — Nicht als Korrespondentreeder anzusehen ist ein Mitreeder, welcher für einen Einzelfall mit der Vornahme einzelner bestimmter Geschäfte betraut wird. Hier handelt es sich um einen gewöhnlichen Stellvertreter ohne gesetzliche Vollmacht.

Die Baureederei kann bereits vor der Vollendung des Schiffes einen Korrespondentreeder bestellen; er hat sogleich nach seiner Bestellung in bezug auf den künftigen Reedereibetrieb die Rechte und Pflichten eines Korrespondentreeders

(HGB. 509). In diesem Fall gelten bereits vom Beginn des Unternehmens an die Vorschriften über die Bestellung und Entlassung des Korrespondentreeders und im Hinblick auf den künftigen Reedereibetrieb die Vorschriften über seine gesetzliche Vollmacht und seine Rechte und Pflichten. Der Korrespondentreeder kann durch eine besondere Vereinbarung der Gesellschaft, z. B. den Reedereivertrag, als Bevollmächtigter für den Schiffsbau angestellt werden. Er hat dann die Befugnis, mit dem Schiffsbaumeister oder der Werft zu verhandeln, den Bau zu überwachen, dem Baumeister Anweisungen zu erteilen, Baugelder einzuholen, Baurechnung zu führen (Prot. 1641, 1642). Ohne eine solche Bevollmächtigung kann er als Korrespondentreeder nur für den künftigen Reedereibetrieb Sorge tragen, z. B. für Ausrüstung, Bemannung, Verproviantierung.

Wenn die Mitreeder einen Korrespondentreeder ernennen, so ist dieser der ständige Vertreter der Reederei für die Führung des Reedereibetriebes. Er vertritt die Reederei nach außen, insofern als er ihre Beschlüsse zur Ausführung bringt und innerhalb seiner Vollmacht Entscheidungen für die Reederei trifft, den Schiffer anstellt, ihm Anweisungen gibt, ihn entläßt, für die Ausrüstung und Verfrachtung des Schiffes Sorge trägt. Im Innenverhältnis ist es seine Aufgabe, vorbehaltlich von Sonderrechten und sonstigen Reedereibeschlüssen, die Rechnungsverhältnisse der Mitreeder untereinander zu ordnen, ferner die Verteilung von Gewinn und Verlust, evtl. auch von Zubußen. Da der Korrespondentreeder der ständige Vertreter der Reederei ist, so kommen für seine rechtliche Stellung die Bestimmungen über Auftrag für das Rechtsverhältnis zwischen ihm und der von ihm vertretenen Reederei zur Anwendung, für den Umfang und die Wirkung der Vertretungsbefugnis nach außen die Bestimmungen über die Vollmacht. Entscheidend für die rechtliche Natur des Anstellungsvertrages sind die Bedingungen, unter welchen der Korrespondentreeder angestellt wird. Erfolgt seine Anstellung unentgeltlich, so besteht ein Auftragsverhältnis gem. BGB. 662 ff. Ist die Bestellung entgeltlich, so stellt die Ernennung des Korrespondentreeders einen Dienstvertrag dar im Sinne von BGB. 675, der eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstande hat. Ist der Korrespondentreeder zugleich Mitreeder und beruht seine Geschäftsführung auf dem Reedereivertrage, so ist er als geschäftsführender Gesellschafter im Sinne von BGB. 710 anzusehen. Es nähert sich jedoch der Anstellungsvertrag, auch wenn er entgeltlich ist, insofern dem Auftrage des BGB. 671 I, als die Bestellung gem. HGB. 492 II jederzeit widerrufen werden kann.

Vergütung.

Eine ausdrückliche Vorschrift darüber, daß der Korrespondentreeder berechtigt sei, eine Vergütung für seine Tätigkeit zu beanspruchen, besteht im Handelsgesetzbuch nicht; HGB. 492 II spricht lediglich davon, daß die Entlassung des Korrespondentreeders keinen Einfluß haben soll auf seinen Anspruch auf eine vertragsmäßige Vergütung. Hieraus läßt sich entnehmen, daß der Korrespondentreeder für seine Tätigkeit eine Vergütung erhalten kann, die in einem festen Gehalt oder einer Provision, entweder vom Gesamtgewinn oder von einzelnen Eingängen, bestehen kann. In erster Linie ist für die Gestaltung der Vergütung der Anstellungsvertrag maßgebend. Wurde in dem Vertrag hierüber nichts vereinbart, so hat der Korrespondentreeder das Recht, sofern er Kaufmann ist, unter den Voraussetzungen von HGB. 354 eine Provision zu verlangen; ist der Korrespodentreeder kein Kaufmann, so darf er nur eine Provision beanspruchen, wenn es nach Handelsbrauch und Gewohnheit im Heimathafen des Schiffes üblich ist. Besondere Vergütung kann er verlangen für Leistungen, die über seine Obliegenheiten hinausgehen (BGB. 675; Hans. OLG. 1899, Nr. 5).

Dem Korrespondentreeder haften sowohl die Reederei mit dem Landvermögen als auch die einzelnen Mitreeder persönlich im Verhältnis zur Höhe ihrer Schiffspart für die ihm zukomemnde Vergütung oder sonstigen Ansprüche gegen die Reederei, z. B. Ersatz von Auslagen oder auf Grund ungerechtfertigter Bereicherung. Der Korrespondentreeder hat dagegen keine Aufrechnungsbefugnis für seine Forderungen an die Mitreeder gegen deren Ansprüche auf Herauszahlung der in seinen Händen befindlichen Reedereigelder; denn die Ansprüche der Mitreeder richten sich nicht gegen ihn — auch wenn er keine abgesonderte Reedereikasse führt — sondern gegen die Reederei, deren Vertreter er ist (ROHG. 8, 343). Die Gewinnanteile derjenigen Mitreeder, deren Gläubiger er nicht ist, darf er nicht zurückbehalten.

Die Vollmacht des Korrespondentreeders.

Die gesetzliche Vollmacht des Korrespondentreeders gegenüber Dritten ist festgelegt in HGB. § 493, der bestimmt, daß:

I. Im Verhältnis zu Dritten der Korrespondentreeder kraft seiner Bestellung befugt ist, alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Geschäftsbetrieb einer Reederei gewöhnlich mit sich bringt.

II. Diese Befugnis erstreckt sich insbesondere auf die Ausrüstung, die Erhaltung und die Verfrachtung des Schiffes, auf die Versicherung der Fracht, der Ausrüstungskosten und Havereigelder, sowie auf die mit dem gewöhnlichen Geschäftsbetriebe verbundene Empfangnahme von Geld.

III. Der Korrespondentreeder ist in demselben Umfange befugt, die Reederei vor Gericht zu vertreten.

IV. Er ist befugt, den Schiffer anzustellen und zu entlassen; der Schiffer hat sich nur an dessen Anweisungen und nicht auch an die etwaigen Anweisungen der einzelnen Mitreeder zu halten.

V. Im Namen der Reederei oder einzelner Mitreeder Wechselverbindlichkeiten einzugehen oder Darlehen aufzunehmen, das Schiff oder Schiffsparten zu verkaufen oder zu verpfänden, sowie für das Schiff oder für Schiffsparten Versicherung zu nehmen, ist der Korrespondentreeder nicht befugt, es sei denn, daß ihm eine Vollmacht hierzu besonders erteilt ist.

In Absatz I und III dieses Paragraphen ist die Vollmacht des Korrespondentreeders in positiver, in Absatz V in negativer Richtung begrenzt, während Absatz II und IV Beispiele geben zu den Abschnitten I und III.

Es ist wesentlich für den Begriff der Vollmacht oder Vertretungsmacht, daß sich die Befugnisse des Korrespondentreeders auf das Außenverhältnis erstrecken, also gegenüber außenstehenden Dritten; die Vollmacht umfaßt keinesfalls irgendwelche Befugnisse im Verhältnis zur Reederei oder einen

im Anstellungsvertrage allgemein oder besonders erteilten Auftrag. Der Korrespondentreeder ist durch eine von ihm vorgenommene Rechtshandlung in der Lage, die von ihm vertretene Reederei zu verpflichten, selbst wenn diese Rechtshandlung auftragswidrig war und ihn im Innenverhältnis haftbar macht. Umgekehrt kann die Rechtshandlung auftragsgemäß sein und dabei über die gesetzliche Vollmacht des § 493 HGB. hinausgehen. Als Dritte sind nicht nur Personen anzusehen, welche rechtlich außerhalb der Reederei stehen, sondern auch die einzelnen Mitreeder in ihren Rechtsbeziehungen zu der Gesamtheit der Mitreeder, der Reederei.

Der Umfang der Vollmacht des Korrespondentreeders ist gesetzlich festgelegt, während bei der Prokura des HGB. eine Beschränkung gem. § 50 unwirksam ist, kann dagegen die Vollmacht des Korrespondentreeders mit voller Wirkung beschränkt werden. Die Beschränkungen können Dritten nur unter der Voraussetzung entgegengesetzt werden, daß dieser die Beschränkungen kannte. Der Dritte kann sich der Reederei gegenüber nicht auf eine Beschränkung der gesetzlichen Vollmacht berufen, auch wenn er mit dem Korrespondentreeder ein innerhalb der gesetzlichen Vollmacht liegendes oder auftragswidriges Geschäft abgeschlossen hat. Die Vollmacht an sich wirkt in dem gesetzlich festbestimmten Umfang sowohl, wenn sie sich mit dem Inhalt des Auftrages deckt (secundum mandatum), als auch, soweit der Auftrag nichts anderes bestimmt (praeter mandatum); selbst im Widerspruch zum Auftrage (contra mandatum) gegen den Dritten, der diese Beschränkungen nicht kannte.

Die Vollmacht des Korrespondentreeders steht ungefähr in der Mitte zwischen der des Prokuristen und des Handlungsbevollmächtigten; sie ist beschränkter als die des Prokuristen und weiter als die des Handlungsbevollmächtigten, denn der Umfang der Vollmacht des Korrespondentreeders erstreckt sich auf alle Geschäfte und Rechtshandlungen, die der Betrieb einer Reederei gewöhnlich mit sich bringt (HGB. 493 I). Der Prokurist ist aber zu allen Geschäften und Rechtshandlungen eines Handelsgewerbes befugt (HGB. 49), während sich die Vollmacht des Handlungsbevollmächtigten nur auf solche Geschäfte erstreckt, welche der Betrieb desjenigen Handelsgewerbes, in dem er angestellt ist, gewöhnlich mit sich bringt (HGB. 54 I). Der Verkehr, und ihm folgend die Rechtsprechung zeigen jedoch das Bestreben, die Grenzen der Vertretungsmacht des Korrespondentreeders zu erweitern (RG. 42, 71; 82, 132).

Dauer.

Die Vollmacht des Korrespondentreeders bleibt solange bestehen, als er diese Stellung bekleidet. Das ist insbesondere für einen Dritten von Bedeutung, den im Prozeß die Beweis-

last treffen kann dafür, daß sein Gegenkontrahent zur Zeit des Vertragsabschlusses auch Korrespondentreeder war (Wagner 201); man kann deshalb wohl annehmen, daß für den Dritten eine Erkundigungspflicht dafür besteht, daß der Korrespondentreeder noch bevollmächtigt ist. — Wenn der Name des Korrespondentreeders gem. § 7 Nr. 5 des Gesetzes betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe in das Schiffsregister eingetragen ist, so bleibt seine Vertretungsmacht bestehen bis zur Löschung (BGB. 171), es sei denn, daß der Dritte die wahre Sachlage kannte oder kennen mußte (BGB. 173). — Da die Vollmacht des Korrespondentreeders im allgemeinen auf dem ihm geschenkten Vertrauen beruht, ist sie an Dritte nicht übertragbar. In der Anstellung des Schiffers durch den Korrespondentreeder liegt keine Uebertragung der Vollmacht, da die gesetzliche Vollmacht des Schiffers inhaltlich von der des Korrespondentreeders verschieden ist.

Ob eine Ueberschreitung der Vollmacht durch den Korrespondentreeder ihn haftbar macht gegenüber dem Dritten, wenn dieser sie nicht kannte oder hätte kennen müssen, ist streitig. Nur Wagner (S. 203) vertritt die Ansicht, nach welcher der über seine Befugnisse hinausgehende Korrespondentreeder nicht haftet, da der Umfang seiner Befugnisse gesetzlich festbestimmt sei und deshalb dem Dritten bekannt sein müsse. Der Meinung Wagners läßt sich jedoch entgegenstellen, daß der seine Befugnisse überschreitende Korrespondentreeder durch sein Verhalten ausdrücklich oder stillschweigend behauptet, weitergehende Vollmachten zu haben als ihm gesetzlich zustehen; deshalb erscheint es zu weit gegangen, den gutgläubigen Dritten, der dieser Behauptung Glauben schenkt, dafür den Schaden tragen zu lassen. Mit Recht läßt die herrschende Meinung den Korrespondentreeder, der seine Befugnisse überschritten hat, als falsus procurator (BGB. 179) haften, es sei denn, daß der Dritte nicht gutgläubig war. Im Belieben der Reederei liegt es, die Haftung des Korrespondentreeders Dritten gegenüber durch Genehmigung der in Frage kommenden Rechtsgeschäfte fortfallen zu lassen, wenn nicht die Haftung aus einer unerlaubten Handlung des Korrespondentreeders entstanden ist.

Abgrenzung der Vollmacht.

Allgemeine Norm.

Der Korrespondentreeder ist befugt, kraft seiner Bestellung alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche der Geschäftsbetrieb einer Reederei gewöhnlich mit sich bringt. Das bedeutet, er ist befugt, auch Rechtsgeschäfte vorzunehmen, die über die ursprünglichen Zwecke seiner Reederei — also derjenigen, bei welcher er angestellt ist — hin-

ausgehen, denn der Begriff des Betriebes „einer" Rederei bedeutet „einer Reederei im allgemeinen" und ist weitergehend als „der betreffenden" oder „einer derartigen" Reederei. Er ist also befugt, z. B. Nord- und Ostseeschiffe für Ozeanreisen zu verfrachten, Passagierverträge über Warentransportschiffe abzuschließen (Prot. 1527), das Schiff mit Proviant oder Instrumenten auszurüsten und mit Besatzungsmitgliedern (Schiffsarzt) zu versehen, auch wenn sie auf einem solchen Schiff nicht notwendig oder üblich sind. Der Korrespondentreeder ist befugt, auch Geschäfte abzuschließen, welche in einem Reedereibetriebe selten vorkommen; sie dürfen nur nicht ungewöhnlich sein; eine Rechtshandlung kann selten sein und doch gewöhnlich für die Lage, in welcher sich die Reederei in dem betreffenden Augenblick befindet. Eine allgemeine Norm für die Befugnisse des Korrespondentreeders stellt die Rechtsprechung auf (RG. 42, 73), welche die Bestimmung des § 493 I HGB. sinngemäß ergänzt. Demzufolge „darf der Korrespondentreeder auf Grund seiner gesetzlichen Vollmacht alles dasjenige tun, was in dem Geschäftsbetriebe einer Reederei bei der Lage, in der sie sich befindet, normalerweise geschieht, wenn auch dergleichen oft oder selten vorkommt, wichtig oder unwichtig ist, hohe oder niedrige Kosten verursacht. Ungewöhnlich ist eine Handlung nur dann, wenn ihre Vornahme unter den obwaltenden Umständen als ungewöhnlich und außerhalb des naturgemäßen Geschäftsbetriebes gelegen erscheinen würde." Im Verkehr werden als gewöhnliche Rechtsgeschäfte angesehen: Abschluß von Gewährleistungsverträgen im Sinne von § 486 II; Einkauf von Waren zur Befrachtung des Schiffes (OAG. Rostock 6, 210); außergewöhnliche Liberalitäten (RG. 9, 141). Zu den gewöhnlichen Rechtsgeschäften werden gerechnet: die Geltendmachung von Ersatzansprüchen aus Schiffszusammenstößen (RG. 42, 74) oder der Abschluß von Verträgen über Bergung und Hilfeleistung in Seenot (Wagner 103), Anerkennung und Bezahlung einer Reedereischuld, selbst, wenn sie für den betreffenden Betrieb eine ungewöhnliche Höhe erreicht.

Parteifähigkeit.

Der Korrespondentreeder ist kraft Gesetzes befugt, die Reederei in demselben Umfange vor Gericht zu vertreten (HGB. 493 III). In demselben Umfang bedeutet: er kann die Reederei gerichtlich vertreten, soweit es sich um Gegenstände handelt, welche der Geschäftsbetrieb einer Reederei gewöhnlich mit sich bringt (Prot 1528); es ist gleichgültig, ob der betreffende Gegenstand auch unter die Vollmacht des Korrespondentreeders fällt (Prot. 3743). So kann es sich z. B. um Angelegenheiten handeln, die der Vollmacht des Schiffers entsprechen (Notverkauf, Verbodmung) und dabei gewöhnlich

unter den Betrieb einer Reederei fallen. Gleichgültig ist es, ob es sich um die Haftung der Reederei mit dem Schiffsvermögen handelt oder mit dem Landvermögen. Werden dagegen einzelne Mitreeder persönlich in Anspruch genommen, so ist der Korrespondentreeder nicht ohne weiteres befugt, sie vor Gericht zu vertreten. Ein Beschluß betr. Pfändung einer Schiffspart kann ihm nach der Bestimmung von ZPO. § 858 IV gültig zugestellt werden. Die Reederei kann zu ihrer Vertretung vor Gericht einen Vertreter ernennen, oder auch dem Korrespondentreeder eine besondere Vollmacht für solche Fälle erteilen, in denen er gesetzlich nicht befugt ist. Geschieht das nicht, und weder der Korrespondentreeder noch der Schiffer sind zur Vertretung vor Gericht befugt, so müssen sämtliche Mitreeder oder zumindest die Partenmehrheit die Vertretung von Gericht übernehmen. Der Korrespondentreeder als solcher ist nicht Partei; er hat lediglich die Reederei zu vertreten und ist daher im Rubrum auch nur als Vertreter zu bezeichnen.

Bezüglich der Befugnis des Korrespondentreeders zur gerichtlichen Vertretung der Reederei sind Meinungsverschiedenheiten entstanden, insbesondere darüber, ob die Befugnis des Korrespondentreeders zur Vertretung der Reederei auch die Verpflichtung dazu umfaßt. Zunächst widerspricht der Wortlaut des Gesetzes der Annahme, daß der Korrespondentreeder zur Vertretung verpflichtet sei. Es lag auch nicht in der Absicht des Gesetzgebers, eine Verpflichtung des Korrespondentreeders aufzustellen, denn auf der Hamburger Konferenz wurde der Anregung, „daß der Korrespondentreeder, soweit er zur gerichtlichen Vertretung befugt sei, Dritten gegenüber auch die Verpflichtung zur Uebernahme der Vertretung habe", nicht stattgegeben (Prot. 3742). Ferner weist Lewis (S. 68) auf den Sprachgebrauch des Handelsgesetzbuches hin: Das Reichsgericht (1, 297) hebt hervor, daß das Handelsgesetzbuch für die Verpflichtung eines Organs einer Gesellschaft des Handelsrechts zur gerichtlichen Vertretung die Ausdrücke gebraucht: „Die Vertretungsmacht erstreckt sich..., vertreten gerichtlich und außergerichtlich..., wird vor Gericht vertreten... (HGB. §§ 126, 149, 231). Fordert das Handelsrecht dagegen eine fakultative Vertretung, so gebraucht es die Ausdrücke: Ermächtigung oder Befugnis (vergl. Walter S. 38). Wenn auch Wagner die Ansicht vertritt, daß — da in Mecklenburg die Bestellung des Korrespondentreeders obligatorisch ist — sich daraus eine Verpflichtung des Korrespondentreeders zur gerichtlichen Vertretung herleiten läßt, so ist dem Mittelstein (S. 193) mit Recht entgegengetreten. Lewis behauptet, daß die beschränkte Prozeßfähigkeit des Korrespondentreeders in der Praxis gering empfunden wird. Das ist aber kein Grund, hieraus die Verpflichtung

des Korrespondentreeders zur Führung aller Reedereiprozesse zu konstruieren. Die herrschende Meinung verneint jedenfalls die Verpflichtung des Korrespondentreeders zur Uebernahme der gerichtlichen Vertretung der Reederei (Schaps 146; Gareis 916; Mittelstein 193; Walter 38; Sonnenkalb 59; z. Teil Wagner 204).

Zu weiteren Meinungsverschiedenheiten gab die Frage Anlaß, ob im Prozeß der Reederei Zustellungen an den Korrespondentreeder mit derselben rechtlichen Wirkung vorgenommen werden können als gegen die Mitreeder. An und für sich ist der Korespondentreeder weder Prokurist, noch Generalhandlungsbevollmächtigter der Reederei, vielmehr steht er in der Mitte zwischen beiden. Deshalb kann nach der Ansicht von Lewis (I, 74), Mittelstein (193) und Walter (39) gemäß § 173 die Zustellung an den Korrespondentreeder nicht mit der gleichen Wirkung erfolgen als an die von ihm vertretenen Mitreeder. Die entgegengesetzte Meinung vertreten Schaps (S. 146), der in analoger Anwendung von ZPO. § 176 annimmt, daß dem Korrespondentreeder Klagen gegen die Reederei gültig zugestellt werden können; ferner Seuffert sowie Makower (17) und Cosack (550); sie betrachten den Korrespondentreeder als Generalhandlungsbevollmächtigten und bejahen aus diesem Grunde die Anwendung von ZPO. 173. Da sich im Verkehr und auch der Rechtsprechung das Bestreben zeigt, die Vertretungsmacht des Korrespondentreeders nach der Prokura hin zu erweitern (RG. 42, 71; 82, 132), läßt sich die Anwendung von ZPO. 173 nur bejahen, obwohl das Hans. OLG. (1896, 6) die Frage noch offen läßt. Dagegen aus ZPO. die Möglichkeit von Zustellungen an den Korrespondentreeder mit rechtlicher Wirkung für die Mitreeder herzuleiten, erscheint insofern nicht richtig, als wohl die Mitreeder in ihrer Gesamtheit unter dem Sammelnamen der Reederei materiell parteifähig sind, nicht aber die Reederei als solche; man kann ihr höchstens formelle Parteifähigkeit zusprechen, aber keine Prozeßfähigkeit im Sinne von ZPO. 171 (vergl. ZPO. 52). Ferner ist der Korrespondentreeder wohl der Vertreter der Reederei, aber nicht ihr gesetzlicher Vertreter; er ist auch nicht, wie Lewis annimmt, Partei.

Im Anschluß hieran ist die Frage zu erörtern, ob für den Fall, daß die Reederei einen Korrespondentreeder ernannt hat, in einem Prozesse der Reederei im Rubrum die Mitreeder einzeln und namentlich aufgeführt werden müssen, oder ob das Rubrum lauten kann: Die Reederei des Schiffes X, vertreten durch Y als Korrespondentreeder. Die erste Ansicht vertrat früher Schaps, der darauf hinwies, daß als vertretene Partei die Namen sämtlicher Mitreeder aufzuführen seien. Ihm haben sich angeschlossen Walter (41) und Sonnenkalb (63). Die zweite Anschauung vertritt Lewis, der sich auf die

Entscheidungen des ROHG. (8, 81; 7, 38) stützt. Schaps hat sich in seinem Seerecht von 1921 der Meinung von Lewis angeschlossen und läßt den Korrespondentreeder im Rubrum als Vertreter gelten, während als vertretene Partei die Reederei zu benennen ist, ohne daß die Hinzufügung der Namen der einzelnen Mitreeder erforderlich wäre (S. 146 Anm. 11). Die gleiche Ansicht wird von der Rechtsprechung vertreten (OLG. Rostock 13,2; Hans OLG. 1911, 170; OLG. Kiel 1912, 212; RG. 42, 70; 71, 27; 82, 132); denn wird eine Schiffsschuld geltend gemacht, so hat niemand Interesse an der Benennung der Mitreeder; werden persönliche Schulden geltend gemacht, so haftet neben den Mitreedern im Verhältnis der Höhe ihrer Parten das Landvermögen der Reederei; da diese in ihrem Fortbestand von einer Aenderung in den Personen der Mitreeder unabhängig ist (HGB. 505), kann das Rubrum lauten: Die Reederei des Schiffes X, vertreten durch Y als Korrespondentreeder. — In den Prozessen der Reederei können Mitreeder nicht als Zeugen oder Sachverständige vernommen werden (RG. 82, 133), wohl aber der Korrespondentreeder, wenn er nicht zu den Mitreedern gehört, oder diese vertritt. In diesem Fall muß er, ähnlich dem vertretungsberechtigten Gesellschafter der offenen Handelsgesellschaft, die Parteieide leisten (RG. 82, 132), welche sonst die Mitreeder ablegen müssen.

Gesetzliche Beispiele.

Die Aufzählungen von HGB. § 493 II und IV geben Beispiele für die hauptsächlichsten Geschäfte eines gewöhnlichen Reedereibetriebes, zu denen der Korrespondentreeder kraft seiner gesetzlichen Vollmacht befugt ist, ohne jedoch eine erschöpfende Darstellung zu geben oder eine feste Begrenzung der Vollmacht zu bilden.

Die Vollmacht des Korrespondentreeders erstreckt sich insbesondere auf die Ausrüstung des Schiffes. Er hat alle Handlungen vorzunehmen, welche erforderlich sind, um die zu der zweckentsprechenden Verwendung des Schiffes notwendige Ausrüstung herbeizuführen. Hierzu gehören: Anschaffung von Gerätschaften und Proviant, Eingehung von Heuerverträgen und ihre Erfüllung (ROHG 8, 843), soweit dies nicht durch den Schiffer geschieht. Wenn der Korrespondentreeder bei der Ausrüstung des Schiffes über seinen Auftrag hinausgeht, so wird die Reederei verpflichtet — z. B. der Korrespondentreeder schafft für einen zwischen Cuxhaven und Helgoland verkehrenden Passagierdampfer Gerätschaften zum Walfischfang an —, es sei, daß sie den Nachweis von HGB. 495 erbringen kann. Dagegen verpflichtet der Korrespondentreeder die Reederei nicht durch Anschaffungen,

welche der Betrieb nicht gewöhnlich mit sich bringt, z. B. Anschaffung von Apparaten für eine wissenschaftliche Expedition.

Ferner hat der Korrespondentreeder alle Maßnahmen zu treffen, welche geeignet sind, die Erhaltung des Schiffes für seinen Erwerbszweck herbeizuführen (RG. 70, 277). Seine Vollmacht ist nicht nur auf die Erhaltung der Substanz des Schiffes durch Abwehrung weiterer Verschlechterung, gänzlicher Zerstörung oder des Verlustes (RG. 83, 134) beschränkt, sondern umfaßt auch die Vornahme von Reparaturen für die Wiederherstellung des Schiffes, soweit diese nicht außergewöhnlich sind; ferner die Eingehung von Berge- und Hilfeleistungsverträgen zur Rettung des Schiffes.

Der Korrespondentreeder ist ermächtigt zur Verfrachtung des Schiffes, den Abschluß von Fracht- und Passagierverträgen. Die Eingehung von Bugsierverträgen sowie von Berge- und Hilfeleistungsverträgen zugunsten eines fremden Schiffes fallen im allgemeinen nicht unter den Begriff der Verfrachtung (anders Wagner 203), da sie nicht zu den Rechtshandlungen gehören, welche der Geschäftsbetrieb einer Reederei gewöhnlich mit sich bringt. Die von dem Korrespondentreeder bezüglich der Verfrachtung abgeschlossenen Geschäfte bleiben selbst dann gültig, wenn sie für neue Reisen und Unternehmungen abgeschlossen wurden, ohne daß die nach HGB. 496 II erforderlichen Reedereibeschlüsse hierfür eingeholt wurden. Zur Hingabe des Schiffes an einen Ausrüster ist der Korrespondentreeder nicht befugt, da während der Dauer des Ausrüstungsverhältnisses der wirkliche Eigentümer des Schiffes nicht als Reeder im privatrechtlichen Sinn angesehen wird (HGB. 510).

Die Versicherung von Fracht, Ausrüstungskosten und Havereigeldern liegt im Interesse der Reederei und ist im Verkehr üblich, um die Reederei vor dem Verlust solcher Aufwendungen resp. Forderungen zu schützen; deshalb ist der Korrespondentreeder auch zur Versicherungsnahme bevollmächtigt. Sowohl der Verkehr als auch die Rechtsprechung gehen noch weiter und legen dem Korrespondentreeder im Hinblick auf seine Sorgfaltspflicht sogar die Verpflichtung auf, Versicherung für Fracht, Ausrüstungskosten und Havereigelder zu nehmen (ROHG. 15, 119). Die vom Korrespondentreeder genommene Versicherung erfolgt für eigene Rechnung (HGB. 783).

Ferner ist der Korrespondentreeder gesetzlich ermächtigt zur Empfangnahme von Geldern, soweit sie der gewöhnliche Geschäftsbetrieb einer Reederei mit sich bringt, also stets Fracht-, Passagegelder-, Schlepp-, Berge- und Hilfelohn, da ihm die Besorgung der Geldangelegenheiten der Reederei und die Führung der Reedereikasse obliegt. Auch in diesem

Falle erweitern sowohl der Verkehr als auch die Rechtsprechung die Befugnisse des Korrespondentreeders, insofern als er in allen nicht zum gewöhnlichen Geschäftsbetrieb gehörigen Fällen auch dann zur Entgegennahme von Geldern befugt ist, wenn sie im Geschäftsbetrieb der Reederei nach der tatsächlichen Sachlage oder den jeweiligen Umständen das Normale ist (RG. 42, 73). Der Schuldner der Reederei wird durch die Leistung an den Korrespondentreeder frei. Die Mitreeder haften dem Dritten für Verfehlungen des Korrespondentreeders. Entgegen der Ansicht von Lewis und Sonnenkalb besteht keine Veranlassung dem Korrespondentreeder die Befugnis abzusprechen, im Liquidationsstadium der Reederei Havareigroßbeiträge oder Kaufgelder in Empfang zu nehmen.

Gesetzliche Einschränkungen.

Zu bestimmten Rechtsgeschäften ist der Korrespondentreeder gesetzlich nicht befugt, selbst, wenn sie der Geschäftsbetrieb einer Reederei mit sich bringt. Diese Einschränkungen sind in HGB. § 4°3 V festgelegt, durch welche natürlich nicht ausgeschlossen wird, daß die Vollmacht des Korrespondentreeders entgegen den gesetzlichen Anordnungen durch Auftrag erweitert werden kann, welchem Genehmigung gleichsteht (ROHG. 8, 63 ff).

Rechtsgeschäfte, welche der Korrespondentreeder ohne besondere Vollmacht seitens der Reederei nicht abschließen darf, sind die Eingehung von Wechselverbindlichkeiten namens der Reederei oder einzelner Mitreeder. Hier kommt es darauf an, daß die von dem Korrespondentreeder vertretenen Mitreeder wechselrechtlich nicht verpflichtet werden, sodaß der Korrespondentreeder wohl befugt ist zur Vornahme von bestimmten wechselrechtlichen Handlungen, wie Prokuraindossament, Indossament nach Protest, Ausstellung eines Wechsels an eigene Order, Indossament ohne Obligo (Staub Art. 47 § 5).

Zur Aufnahme von Darlehen namens der Reederei oder einzelner Mitreeder ist der Korrespondentreeder gesetzlich nicht ermächtigt, da er, wie auch bei der Eingehung von Wechselverbindlichkeiten, nicht befugt sein soll, ohne eine besondere Ermächtigung seitens der Mitreeder, ihr Landvermögen der See anzuvertrauen (Boyens S. 259). Hierzu ist auch die Eröffnung eines Kredits bei einem Dritten für den Schiffer zu rechnen (ROHG. 25, 49), nicht aber die Benutzung des allgemein üblichen Bankkredits oder der Abschluß eines Kontoeröffnungsvertrages mit einer Bank, der unter Umständen dahin führt, daß die Bank Vorschüsse gewährt (Hans. OLG. 1912 Nr. 1237).

Sowohl bei der Aufnahme von Darlehen als bei der Eingehung von Wechselverbindlichkeiten hat der Verkehr dahin

geführt, daß im Falle einer Notwendigkeit der diligente Korrespondentreeder „in Vorschuß geht", das heißt, er schließt die Geschäfte im eigenen Namen ab, aber für Rechnung der Reederei (Prot. 3716; Wagner 206; OAG. Rostock 6, 199). Hier hat der Korrespondentreeder einen Anspruch auf Rückerstattung, wenn die von ihm geleistete Ausgabe gerechtfertigt war, oder die Reederei ungerechtfertigt bereichert ist, oder er seinen Anspruch auf eine Geschäftsführung ohne Auftrag stützen kann.

Der Korespondentreeder ist nicht befugt, ohne besondere Vollmacht den Verkauf des Schiffes oder einzelner Schiffsparten vorzunehmen, selbst dann nicht, wenn der Schiffer dazu gesetzlich ermächtigt ist. Ebensowenig kann er im Nothafen anstelle des Schiffers Ladungsinteressenten verpflichten (Hans. OLG. 71, 179).

Besondere Vollmacht bedarf der Korrespondentreeder für die Verpfändung von Schiff oder einzelner Parten, das heißt, der Bestellung von Vertragspfandrechten. Hier wird jedoch als Erteilung einer Vollmacht angesehen der Fall, daß die Mitreeder das Schiff im Schiffsregister auf den alleinigen Namen des Korrespondentreeders eingetragen haben und stehen lassen; sie handeln damit auf eigene Gefahr, da hierdurch im Verhältnis zu Dritten der Eindruck der Verfügungsberechtigung des Korrespondentreeders hervorgerufen wird. Wenn in diesem Fall der Korrespondentreeder unter Mißbrauch der Rechtslage Pfandrechte für Dritte eintragen läßt, so können sich die Mitreeder dem gutgläubigen Dritten gegenüber nicht auf die Unrichtigkeit der Eintragung berufen (RG. 74, 408 ff.; Hans. OLG. 1911, 223). Die Verpfändung des Schiffes stellt jedoch keineswegs den Abschluß irgendwelcher Verträge dar, die ein gesetzliches Pfandrecht am Schiff begründen können, z. B. Bergungsverträge.

Wenn auch die Versicherung von Fracht, Ausrüstungskosten und Havereigeldern zu den gesetzlichen Befugnissen des Korrespondentreeders gehört, so ist dies keineswegs der Fall für die Versicherung des Schiffes oder einzelner Schiffsparten. Der Korrespondentreeder darf laut Gesetz ohne besondere Vollmacht keine Kaskoversicherung nehmen, da es verkehrsüblich ist, daß der Reeder oder die Mitreeder als Selbstversicherer auftreten und die Gefahr des Kaskos ganz oder teilweise selbst übernehmen, besonders auch dann, wenn sie an mehreren Schiffen beteiligt sind. Hat der Korrespondentreeder trotz mangelnder Vollmacht eine Versicherung von Schiff oder Parten vorgenommen, so ist die Versicherung nicht ungültig, sondern bestimmt sich nach den allgemeinen Grundsätzen des Seeversicherungsrechts gemäß HGB. 782, 783.

Beschränkung durch die Reederei.

Abgesehen von den gesetzlichen Beschränkungen der Vollmacht des Korrespondentreeders kann diese auch durch die Mitreeder beschränkt werden. Die Beschränkungen können sich erstrecken auf Ort, Zeit oder Inhalt; in dem letzten Fall auf gewisse Arten von Geschäften oder besondere Einzelfälle. Die Beschränkungen können festgelegt werden von vornherein im Reedereivertrage oder dem Anstellungsvertrage mit dem Korrespondentreeder; sie können auch erst nachträglich erfolgen durch spätere Reedereibeschlüsse. Die Beweislast für eine Beschränkung der Vollmacht trifft die sich darauf berufende Reederei gegenüber dem Dritten. Die Reederei kann natürlich neben einer Beschränkung der Vollmacht des Korrespondentreeders auch eine Erweiterung beschließen.

Die Wirkung der Beschränkung der Vollmacht zeigt sich nur gegenüber dem bösgläubigen Dritten und zugunsten der Reederei, die sich auf die Beschränkung der Vollmacht berufen kann. Der an Anspruch genommene Dritte vermag seinerseits die Beschränkungen der Vollmacht für den Korrespondentreeder nicht geltend zu machen, gleichgültig, ob er in diesem Falle gut- oder bösgläubig ist. Nur die Reederei allein kann sich auf die Beschränkung berufen und nur dann, wenn der Dritte bösgläubig ist, ihm also bewiesen werden kann, daß er die Beschränkung der Vollmacht gekannt hat. Nach der herrschenden Meinung (Wagner S. 207; Lewis S. 261; Prot 1532) ist der Dritte auch dann bösgläubig, wenn ihm die Beschränkung bekannt sein mußte, d. h. infolge von Fahrlässigkeit nicht bekannt war (BGB. § 122 II). Es ist wohl anzunehmen, daß der Dritte stets grobe Fahrlässigkeit vertreten muß, dagegen wird es von den jeweiligen Umständen abhängen, ob er auch für leichte Fahrlässigkeit aufzukommen hat. Es liegt z. B. Fahrlässigkeit vor, wenn der Dritte es unterläßt, die ihm vorgelegte schriftliche Vollmacht des Korrespondentreeders durchzulesen oder wenn er ihren Inhalt vergessen hat, oder wenn er trotz wachgerufenen Verdachts keine Erkundigungen über das Vorhandensein von Vollmachtsbeschränkungen einzieht. Hieraus läßt sich jedoch keine allgemeine Erkundigungspflicht für den Dritten herleiten, auch nicht darüber, ob der Korrespondentreeder die nach HGB. 496 II erforderlichen Reedereibeschlüsse eingeholt hat. Auch die Kenntnis der mangelnden Reedereibeschlüsse steht nicht der Kenntnis der Vollmachtsbeschränkungen gleich (Prot. 3795). Wesentlich ist, daß der Dritte zur Zeit des Vertragsabschlusses die Vollmachtsbeschränkungen kannte; eine später erworbene Kenntnis derselben ist ohne Bedeutung für die Reederei.

Wirkung der Vollmacht.

HGB. § 494 bestimmt, daß durch ein Rechtsgeschäft, welches der Korrespondentreeder innerhalb der Grenzen seiner Befugnisse schließt, die Reederei dem Dritten gegenüber auch dann berechtigt und verpflichtet wird, wenn das Geschäft ohne Nennung der einzelnen Mitreeder geschlossen wird. Das bedeutet: unter bestimmten Voraussetzungen besteht für die Geschäfte des Korrespondentreeders der Grundsatz der direkten Stellvertretung. Erforderlich ist zunächst, daß der Korrespondentreeder als solcher, als Vertreter der Reederei, also derjenigen Personen, welche zur Zeit des Geschäftsabschlussel Mitreeder sind, abgeschlossen hat, wobei es gleichgültig ist, ob seine Erklärung ausdrücklich im Namen der Reederei erfolgte oder unter stillschweigender, aber erkennbarer Bezugnahme auf die Reederei (ROHG. 15, 122). Die Benennung der Namen der einzelnen Mitreeder ist nicht erforderlich (HGB. 494 I); es ist die Bezugnahme auf das Schiff als genügend anzusehen. Jedoch muß unter allen Umständen klar ersichtlich sein, daß nur die Reederei und nicht einzelne Mitreeder verpflichtet sein sollen. Der Grundsatz der direkten Stellvertretung wird ausgesprochen in BGB. § 164, der an die Stelle des Art. 52 II des früheren Handelsgesetzbuches für handelsrechtliche Verhältnisse getreten ist. BGB. § 164 lautet:

> Eine Willenserklärung, die jemand innerhalb der ihm zustehenden Vertretungsmacht im Namen des Vertretenen abgibt, wirkt unmittelbar für und gegen den Vertretenen. Es macht keinen Unterschied, ob die Erklärung ausdrücklich im Namen des Vertretenen erfolgt oder ob die Umstände ergeben, daß sie in dessen Namen erfolgen soll.
>
> Tritt der Wille, im fremden Namen zu handeln, nicht erkennbar hervor, so kommt der Mangel des Willens, im eigenen Namen zu handeln, nicht in Betracht.

Auf die Verhältnisse des Korrespondentreeders angewandt, folgt also klar hieraus, daß die Reederei durch Rechtsgeschäfte des Korrespondentreeders verpflichtet wird, selbst dann, wenn sich nur aus den Umständen entnehmen ließ, daß die Erklärungen des Korrespondentreeders in ihrem Namen abgegeben werden sollten. Handelt der Korrespondentreeder im eigenen Namen, wenn auch für Rechnung der Reederei, so wird nur er berechtigt und verpflichtet. (ROHG. 23, 58; RG. 2, 166.) Will dagegen der Korrespondentreeder Rechtsgeschäfte für die Reederei eingehen und bleibt seine Eigenschaft als Vertreter der Reederei dem Dritten unbekannt, so wird nicht die Reederei berechtigt und verpflichtet, sondern der Korrespondentreeder. Wenn er ein Geschäft, das an sich in seinen Wirkungskreis fallen kann, ausdrücklich als der Spezialbevoll-

mächtigte einzelner Mitreeder abgeschlossen hat, so verpflichtet er nur seine Auftraggeber. Schließt er, ohne anzudeuten, daß er als Korrespondentreeder eines bestimmten Schiffes handelt, einen Vertrag ab, dessen Gegenstand zu seinen Befugnissen gehört, so wird er persönlich verpflichtet, selbst wenn das Geschäft im Interesse der Reederei eingegangen ist oder für ihre Rechnung erfolgte. (Prot. 1579.) Als eine weitere Folge der direkten Stellvertretung zeigt sich, daß der Korrespondentreeder, wie bei der Ueberschreitung seiner Vollmacht, so auch bei mangelnder Vertretungsmacht gemäß BGB. 179 dem Dritten gegenüber zum Schadensersatz verpflichtet ist, wenn nicht der Dritte den Mangel der Vertretungsmacht kannte oder der Korrespondentreeder selbst sich der mangelnden Vertretungsmacht nicht bewußt war und deshalb nur zum Ersatz des negativen Vertragsinteresses verpflichtet ist. In allen diesen Fällen hat nachträgliche Zustimmung seitens der Reederei die Wirkung, daß sowohl die Folgen der mangelnden Vertretungsmacht als auch die ihrer mangelnden Erkennbarkeit aufgehoben werden. — Die Beweislast für die Vertretungsmacht trifft gemäß BGB. 179 I den Korrespondentreeder, wenn im Prozesse seitens der Reederei ihre Ueberschreitung behauptet wird. Ist es streitig, ob der Korrespondentreeder im eigenen oder fremden Namen gehandelt hat, so muß derjenige beweisen, daß der Korrespondentreeder als „solcher" gehandelt hat, der Rechte daraus herleitet; es muß also der in Anspruch genommenen Reederei oder den nach HGB. § 507 haftenden Mitreedern bewiesen werden, daß der Korrespondentreeder als Vertreter der Reederei aufgetreten ist. Behauptet der Korrespondentreeder seinen Willen, im Namen der Reederei zu handeln, beim Vertragsabschluß zum Ausdruck gebracht zu haben, so muß ihm bewiesen werden, daß er im eigenen Namen abgeschlossen hat. (OLG. Rostock 13, 205.)

Erforderlich ist ferner gemäß HGB. § 494, daß der Korrespondentreeder die Rechtsgeschäfte für die Reederei innerhalb seiner gesetzlichen oder durch Auftrag erweiterten Vollmacht geschlossen hat. Bei Ueberschreitung derselben (die bereits behandelt wurde) haftet er, sofern keine Genehmigung seitens der Reederei oder Bösgläubigkeit des Dritten vorliegen, gemäß BGB. 179 als falsus procurator.

Haftung.

Liegen beide Voraussetzungen vor, so werden durch die vom Korrespondentreeder vorgenommenen Rechtsgeschäfte die Mitreeder in ihrer Gesamtheit berechtigt und verpflichtet. Sie müssen alle Einreden, welche dem Dritten gegen den Korrespondentreeder zustehen, auch gegen sich gelten lassen;

dafür können sie ihrerseits alle dem Korrespondentreeder gegen den Dritten zustehenden Einreden geltend machen. Sie haften im gleichen Umfange, als wenn sie das Rechtsgeschäft selbst vorgenommen hätten nach dem ausdrücklichen Wortlaut von HGB. 492 II, der bestimmt:

> Ist die Reederei durch ein vom Korrespondentreeder abgeschlossenes Geschäft verpflichtet, so haften die Mitreeder in gleichem Umfang (486), als wenn das Geschäft von ihnen selbst geschlossen wäre.

§ 492 verweist auf § 486 HGB., der wegen seiner Wichtigkeit ebenfalls angeführt werden soll. § 486 lautet:

> Der Reeder haftet für den Anspruch eines Dritten nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht,
>
> 1. wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gegründet wird, welches der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf besondere Vollmachten abgeschlossen hat;
> 2. wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Reeder abgeschlossenen Vertrages gegründet wird, wenn die Ausführung des Vertrages zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat, ohne Unterschied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht;
> 3. wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird. Diese Vorschrift findet in den Fällen der Nr. 1 und 2 keine Anwendung, wenn der Reeder selbst in Ansehung der Vertragserfüllung besonders gewährleistet hat.

HGB. § 494 II trifft also nur die ausdrückliche Bestimmung, daß die Haftung der Reederei aus den Rechtsgeschäften ihres Korrespondentreeders sich dann lediglich auf das Schiffsvermögen erstreckt, wenn die gleichen Voraussetzungen vorliegen, für welche der Einzelreeder nur mit Schiff und Fracht haftet. Sowohl Wagner (208) als auch Schaps (§ 494 Anm. 4) halten die Bestimmung von § 494 II für überflüssig, weil sie selbstverständlich sei. Letzterer geht noch weiter und hält sie für irreführend, da sie „infolge des Zitates des § 486 zu dem Mißverständnis verleiten kann, es trete auf Grund von Rechtshandlungen des Korrespondentreeders stets beschränkte Haftung ein". Der Ansicht von Schaps tritt Walter (47) entgegen, der jedoch den Absatz II von 494 auch für überflüssig hält, nicht dagegen für irreführend. Er führt aus: 494 II sei insofern geeignet, alle Zweifel und Mißverständnisse auszuschließen, als die Mitreeder gemäß 494 I nicht allein mit Schiff und Fracht haften, sondern auch persönlich — wie der Einzel-

reeder — im Verhältnis der Größe ihrer Schiffsparten. Nach der Vorschrift von 494 II haften die Mitreeder in dem b e so n - d e r e n Falle von 486 Ziff. 2 nur mit Schiff und Fracht, also nicht strenger als wenn „ein" Reede r oder die Mitreeder selbst gehandelt hätten. Da in § 494 I schon die Haftung der Mitreeder aus den Rechtsgeschäften des Korrespondentreeders normiert ist, läßt sich § 494 II wohl als überflüssig erklären; es erscheint jedoch zu weit gegangen, ihn als irreführend anzusehen. — Den U m f a n g der Haftung der Mitreeder aus den Rechtsgeschäften des Korrespondentreeders, insbesondere ihre Verpflichtungen aus den Vertragsverletzungen des Korrespondentreeders bestimmt HGB. 494. Wenn sich die Reederei des Korrespondentreeders zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten bedient hat, so muß sie für einen Schaden, den der Korrespondentreeder vorsätzlich oder fahrlässig herbeigeführt hat, stets aufkommen (BGB. § 278), gleichgültig, ob ein Verschulden bei der Eingehung oder Erfüllung des Rechtsgeschäftes vorlag. (RG. 12. 112; 26, 109; Wagner 208). Da § 494 HGB. nichts bestimmt über die Haftung der Reederei für Schäden des Korrespondentreeders, welche keine vertragsmäßigen Schäden sind, so finden hier die Vorschriften des BGB. Anwendung. Die Reederei haftet nicht für unerlaubte Handlungen des Korrespondentreeders (Prot. 1580), außer wenn der Korrespondentreeder zugleich Mitglied der Besatzung ist, zum Beispiel Kapitän, und einem Dritten durch sein Verschulden in Ausführung seiner Dienstvorrichtungen Schaden zufügt. (HGB. 485.) Ferner haftet die Reederei für den Schaden, den der Korrespondentreeder in Ausübung der ihm übertragenen Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt (BGB. 831), es sei denn, daß sie den Nachweis erbringen kann gemäß 831, I, 2, daß bei der Auswahl des Korrespondentreeders und der Ueberwachung seiner Geschäftsführung sie kein Verschulden trifft, ein Beweis, der in dem Falle der Anstellung eines Korrespondentreeders für die Reederei im allgemeinen nicht sehr schwer zu führen sein wird. In diesem Fall bleibt es dem Dritten vorbehalten, sich gemäß BGB. 840 an dem Korrespondentreeder schadlos zu halten.

Endigung der Vollmacht.

Die Vollmacht des Korrespondentreeders erlischt, wenn er seiner Stellung enthoben wird, oder sonst in irgendeiner Weise aus der Reederei scheidet. Das Erlöschen der Vollmuß in das Schiffsregister eingetragen und in der üblichen

Weise bekannt gemacht werden. Ist das nicht geschehen, so kann die Reederei das Erlöschen der Vollmacht nur denjenigen Dritten entgegenhalten, die das Erlöschen kannten. Die Beweislast hierfür trifft die Reederei. Ist dagegen das Erlöschen eingetragen, so muß der Dritte beweisen, daß er die Eintragung nicht kannte. (HGB. § 15.)

Der Auftrag des Korrespondentreeders.

Die Vorschriften der §§ 496—499 HGB. regeln das Verhältnis zwischen dem Korrespondentreeder und der Reederei, in deren Diensten er steht, nämlich das Innenverhältnis, welches sich in erster Linie nach dem Vertrage richtet, dann nach den besonders erteilten Aufträgen. Da dieses nach den Grundsätzen über den Auftrag behandelt wird (Lewis S. 70; Wagner S. 200), so erscheint es im Interesse einer klaren Gegenüberstellung zum Außenverhältnis, der Vollmacht, zweckmäßig, das Innenverhältnis im folgenden als Auftrag zu bezeichnen, auch dann, wenn der Korrespondentreeder für seine Tätigkeit eine Vergütung erhält. Soweit das BGB. ergänzend zu den Vorschriften des HGB. in Kraft tritt, finden nicht die Bestimmungen über den Gesellschaftsvertrag Anwendung, sondern seine Normen über den Auftrag (BGB. 662 ff, 675), selbst dann, wenn der Korrespondentreeder zugleich Mitreeder ist und seine rechtliche Stellung auf dem Gesellschaftsvertrage beruht. Für den Korrespondentreeder bleibt maßgebend der ihm von der Reederei erteilte Auftrag; dabei ist es gleichgültig, ob dieser inhaltlich mit seiner gesetzlichen Vertretungsmacht (HGB. 493) übereinstimmt oder ob seine gesetzlichen Befugnisse durch ihn beschränkt oder erweitert werden. Der Korrespondentreeder hat sich ferner nach den jeweiligen Reedereibeschlüssen zu richten und sie zur Ausführung zu bringen. Handelt der Korrespondentreeder seinen Auftragspflichten zuwider, so macht er sich schadensersatzpflichtig. Soweit der Auftrag nichts Gegenteiliges bestimmt, wird angenommen, daß der Inhalt der durch den Auftrag erteilten Vollmacht übereinstimmt mit den bereits behandelten gesetzlichen Befugnissen gegenüber Dritten; diese werden angesehen als die natürlichen Erfordernisse für das Auftragsverhältnis. Eine Abweichung hiervon besteht nur insofern, als der Korrespondentreeder für bestimmte Fälle die Beschlüsse der Reederei einhalten muß.

Reedereibeschlüsse.

Die Art und Weise, wie diese zustandekommen, ist bereits behandelt worden. Reichsrechtlich besteht für den Korrespondentreeder keine Pflicht, den bei der Beschlußfassung ab-

wesenden Mitreedern die gefaßten Beschlüsse mitzuteilen, obwohl unter Umständen ein Unterlassen derslben zu einem Verstoß gegen die Sorgfaltspflicht des Korrespondentreeders führen kann; denn da zum Beispiel die Mitteilung von Beschlüssen über Reparaturen und neue Reisen im Interesse des Aufgaberechts der Mitreeder liegt (HGB. 501), so macht sich eine Mitteilungspflicht des Korrespondentreeders hierfür notwendig. Das mecklenburgische Recht geht hier weiter und macht die Mitteilungspflicht für den Korrespondentreeder obligatorisch. (AVO. z. HGB. § 12 III.) Durch die Bestimmung des Art. I des a. HGB. war ein Gewohnheitsrecht, welches die Mitteilungspflicht des Korrespondentreeders aufhob, ausgeschlossen; es ist auch anzunehmen, daß das Gleiche für das gegenwärtige HGB. gilt. Die Mitreeder können auf ihr Beschlußrecht verzichten. Jedoch läßt sich in der Nichtbeanstandung oder Genehmigung früherer Vollmachtsüberschreitungen des Korrespondentreeders seitens der Mitreeder nicht ohne weiteres ein Verzicht auf das Beschlußrecht erblicken. (GZ. 38, 249.)

Wenn der Korrespondentreeder für die vorgesehenen Fälle einen Reedereibeschluß nicht einholt, so ist das von ihm abgeschlossene Geschäft Dritten gegenüber keineswegs ungültig, sondern der Korrespondentreeder haftet der Reederei für den entstandenen Schaden, falls er schuldhaft gehandelt hat, und die Mehrheit der Mitreeder den Abschluß des Geschäftes nicht nachträglich billigt. Nach der Ansicht des Gesetzgebers (Prot. 3720), sowie derjenigen von Walter (51) und Sonnenkalb (83) ist Einstimmigkeit der Mitreeder für die Genehmigung erforderlich; eine andere Meinung vertreten Schaps (152), Wagner (208) und das ROHG. (22, 295), welche Mehrstimmigkeit für genügend erachten. Der ersten Ansicht läßt sich insofern zustimmen, als der Korrespondentreeder durch die einstimmige Genehmigung völlig frei wird, selbst wenn er schuldhaft gehandelt hat, da hier die Mitreeder darauf verzichten, ihre Rechte geltend zu machen. Nach der zweiten Ansicht wird der Korrespondentreeder wohl frei, aber nur entsprechend dem Verhältnis der Mehrheit zur Minderheit; wenn diese gemäß § 499 II HGB. ihre Rechte geltend macht, so haftet er im Verhältnis der Höhe der Partenminderheit. In dem Fall, daß die schleunige Erledigung eines Reedereigeschäfes durch den Korrespondentreeder ohne Einholung eines erforderlichen Reedereibeschlusses der Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Reeders entspricht (HGB. 497), so tritt keine Haftung des Korrespondentreeders ein. Besitzt dieser für sich allein mehr als die Hälfte der Parten, so kann er, ohne sich mit den Besitzern der übrigen Parten zu beraten, einen gültigen Mehrheitsbeschluß fassen, und es genügt, daß er

diesen den übrigen Mitreedern anzeigt. (ROHG. 16, 383.) — Im Verkehr hat sich zum Teil ein Gewohnheitsrecht insofern gebildet, als die Bestimmungen von § 496 II HGB. außer acht gelassen werden, ohne daß der Korrespondentreeder vertraglich oder gesetzlich dazu befugt wäre. Es entsteht die Frage, ob eine gewohnheitsmäßige Nichtbeachtung dieser Vorschrift als ein dauernder Verzicht der Mitreeder auf ihr Recht anzusehen ist oder als eine stillschweigende Vollmachtserweiterung des Korrespondentreeders. Bei der Beurteilung dieser Frage ist die Bestimmung des § 346 HGB. in Betracht zu ziehen, der die Rücksichtnahme auf die Gewohnheiten und Gebräuche des Handelsverkehrs verlangt. Man kann der Anwendung von HGB. 346 in dem Fall zustimmen, daß die Nichtbeachtung von HGB. 496 II im Interesse der Mitreeder liegt oder mit ihrem Wissen erfolgt. — Eine unbeschränkte Zulassung der Handelsgebräuche und ihre rückhaltlose Anerkennung würde in dem vorliegenden Fall dahinführen, daß die Pflicht des Korrespondentreeders, in diesen und anderen wichtigen Fällen die Beschlüsse der Reederei einzuholen, lediglich zu einer reinen Anzeigepflicht von den getroffenen Maßnahmen herabsinken würde, und daß die Mitreeder von den Entschlüssen des Korrespondentreeders nur in Kenntnis gesetzt würden, damit sie von dem ihnen gemäß HGB. 501 zustehenden Abandonrecht Gebrauch machen können, während doch sie und nicht ihr Geschäftsführer zu beschließen haben. (So Lewis S. 264; Walter S. 52; Sonnenkalb S. 86.) Eine derartige Erweiterung der Befugnisse des Korrespondentreeders würde eine Abänderung des Gesetzes durch den Handelsbrauch darstellen. Deshalb erscheint es richtig, hier nicht einen dauernden Verzicht der Mitreeder auf das ihnen zustehende Recht anzunehmen, sondern die Nichtbeachtung der Vorschrift des § 496 II in jedem Einzelfall als eine Genehmigung der Rechtshandlungen des Korrespondentreeders seitens der Mitreeder zu erklären.

Die Fälle, in welchen der Korrespondentreeder die Beschlüsse der Reederei einholen muß, sind ebenfalls in § 496 II HGB. angegeben. Hierzu gehören neue Reisen und Unternehmungen, d. h. jede Ausfahrt, zu welcher das Schiff neu ausgerüstet werden muß. Eine Reise ist dann neu, wenn ihre Ausführung nicht schon früher beschlossen wurde. (Prot. 3723; ROHG. 22, 290; RG. 40, 3.) Es kommt nicht darauf an, daß eine Reise außergewöhnlich ist, etwa besonders kostspielig oder gefährlich. Eine Mehrheit von Reisen ist als Unternehmung anzusehen, wie sie zum Beispiel die Linienschiffahrt dauernd mit sich bringt, während es sich bei der Trampschiffahrt um einzelne Reisen nach jeweils bestimmten Häfen handelt. Daß der Begriff der Unternehmung den Begriff der Reise

umfaßt, wurde bereits von der Kommission ausdrücklich bemerkt, jedoch die Streichung ohne Angaben von Gründen abgelehnt. (Prot. 3717.) Aus dem Recht der Mitreeder auf die Beschlußfassung über die Verwendung des Schiffes zu einer neuen Reise läßt sich nicht ihre Befugnis herleiten, außerdem Bestimmungen über die dazu erforderlichen Ausgaben zu treffen. Denn wenn die Reederei eine neue Reise beschlossen hat, so ist es Sache des Korrespondentreeders, diesen Beschluß auszuführen und zu der Ausführung gehört auch die Aufwendung der erforderlichen Ausgaben. Werden indessen im Verlauf der beschlossenen Reise besondere Aufwendungen notwendig, so muß der Korrespondentreeder einen neuen Reedereibeschluß einholen. (RG. 58, 198.)

Dies gilt insbesondere für außergewöhnliche Reparaturen, bei denen lediglich Umfang und Kosten der Ausbesserung maßgebend sind (ROHG. 24, 61; RG. 40, 4); gleichgültig ist ihre Ursache, ferner ob die Kosten ganz oder teilweise durch die Versicherung gedeckt sind. Als Beispiel für außergewöhnliche Reparaturen sei namentlich erwähnt das Aufzimmern eines Wracks oder seeuntüchtigen Schiffes. Der Korrespondentreeder muß auch dann einen neuen Reedereibeschluß einholen, wenn es sich nachträglich herausstellt, daß die Kosten der beschlossenen Reparatur den Anschlag erheblich übersteigen. Ferner ist ein Beschluß erforderlich zur Anstellung und Entlassung des Schiffers, die im folgenden noch behandelt werden. Für den Fall, daß es sich um Anerkennung oder Bezahlung von Reedereischulden handelt, deren Höhe über das im laufenden Geschäftsbetrieb gewöhnlich Vorkommende hinausgeht, legt nicht das Gesetz, wohl aber die Rechtsprechung dem Korrespondentreeder die Pflicht auf, einen Reedereibeschluß einzuholen. Dem läß sich zustimmen, wenn die Reedereischulden für den Geschäftsbetrieb einer Reederei ungewöhnlich sind (HGB. 493); damit ist jedoch nicht gesagt, daß dies bei einer für den betreffenden Betrieb ungewöhnlich hohen Summe auch der Fall sei. (Schaps S. 151.)

Besondere Verpflichtungen.

Um eine Kontrolle der Tätigkeit und Maßnahmen des Korrespondentreeders seitens der Mitreeder zu erleichtern, sind durch das Gesetz (HGB. §§ 498, 499) dem Korrespondentreeder einige besondere Verpflichtungen im Verhältnis zur Reederei auferlegt. Er hat über die Geschäftsführung der Reederei Buch zu führen, und zwar abgesondert von der Buchführung über eigene oder sonstige fremde Geschäfte (Prot. 1534) oder denen des Schiffers. Nicht erforderlich ist das Halten von besonderen Büchern, welche nur für die Ree-

derei bestimmt sind; es genügt die innere Absonderung innerhalb der Buchführung. (Prot. 1535.) Wenn auch HGB. 498 keine Bestimmungen trifft über Art, Einrichtung und Führung der Bücher, so ist wohl anzunehmen, daß auch im vorliegenden Fall HGB. § 43 Anwendung findet. Nicht vorgeschrieben, aber verkehrsüblich ist die Führung einer besonderen Kasse für die Eingänge und Ausgänge der Reederei, in welcher die Reedereigelder als fremdes Eigentum zu verwahren sind. — Der Korrespondentreeder muß ferner alle Belege aufbewahren, die sich auf seine Geschäftsführung beziehen. — Auf Verlangen der Mitreeder ist der Korrespondentreeder verpflichtet, ihnen über die Verhältnisse der Reederei — zum Beispiel Schiff, die an ihm bestehenden Eigentumsverhältnisse, Reise, Ausrüstung usw. — Auskunft zu erteilen, damit sie in der Lage sind, ihre Interessen wahrzunehmen und ihr Verhalten dementsprechend einzurichten, so für die Erfüllung öffentlich-rechtlicher Pflichten, Versicherung, Veräußerung usw. Eine Auskunftspflicht des Korrespondentreeders stellt das Gesetz nur auf, soweit die Mitreeder es verlangen. Hier gehen der Verkehr und ihm folgend die Rechtsprechung weiter und fordern für den Korrespondentreeder auch dann eine von den Mitreedern nicht verlangte Auskunftspflicht, wenn es das Interesse der Mitreeder nötig macht. (RG. 1913, 125.) Das Gleiche gilt auch für den Fall eines besonderen Abkommens oder örtlicher Verkehrsgewohnheit. Wenn dem Korrespondentreeder bekannt ist, daß die unverlangte Auskunftserteilung gemäß dem Herkommen in der betreffenden Reederei üblich ist, so ist er in diesem Falle ebenfalls zur Auskunftserteilung ohne besondere Aufforderung verpflichtet. (Wagner S. 209.)

Zur Aushändigung irgendwelcher, die Angelegenheiten der Reederei betreffenden Bücher oder Papiere ist der Korrespondentreeder nicht verpflichtet (OAG. Rostock 1, 70); dagegen muß er laut gesetzlicher Bestimmung den Mitreedern Einsicht in die die Reederei betreffenden Bücher, Briefe und Papiere gewähren, und zwar jederzeit, also zu einer Zeit, deren Festsetzung ganz in dem Belieben der Mitreeder steht.

Ferner ist der Korrespondentreeder wie jeder Beauftragte verpflichtet, seinen Auftraggebern über seine Geschäftsführung Rechenschaft abzulegen. (HGB. 499; BGB. 675, 666, 713.) Zur Herbeiführung der Rechenschaftslegung ist ein Beschluß der Reederei erforderlich. Der Korrespondentreeder muß dann unter Vorweisung sämtlicher ihm zu Gebote stehender Belege, insbesondere auch der Rechnungen des Schiffers, den Mitreedern eine geordnete Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben der Reederei vorlegen. (BGB. 259.) Ist ein Reedereibeschluß erfolgt, so muß die Vorlegung jederzeit

stattfinden, nicht nur nach dem Abschluß einer Reise oder der Beendigung eines Unternehmens. (Prot. 1538.) Die Fassung des § 499 I bereitet keine Schwierigkeiten für den Fall, daß der Korrespondentreeder nicht selbst an der Reederei beteiligt ist, oder nur die Minderheit der Parten besitzt. Wenn aber der Korrespondentreeder selbst oder mit anderen zu ihm haltenden Mitreedern die Hälfte oder die Mehrheit der Parten aufzubringen vermag und der Rechenschaftslegung widerspricht, so läßt sich hierüber ein Reedereibeschluß nicht fassen. (HGB. 491.) Um die Rechenschaftspflicht des Korrespondentreeders nicht hinfällig zu machen, soll sich in einem solchen Falle nach der früheren Ansicht von Schaps eine Pflicht zur Rechenschaftslegung auch auf das bloße Verlangen einzelner Mitreeder stützen lassen, ohne gegen den Sinn des Gesetzes zu verstoßen. Dieselbe Ansicht vertritt Wagner (204). Der Meinung von Schaps und Wagner widersprechen Walter (47) und Sonnenkalb (92) insofern, als abgesehen davon, daß der Korrespondentreeder eine Vertrauensstellung bekleidet, er mit Vereinigung der Partenmehrheit in seiner Hand auch in demselben Maße die Gefahren der Reederei trägt. Der Korrespondentreeder ist in diesem Falle in weitestem Maße an der Gefahrtragung der Reederei beteiligt; deshalb kann man ihm wohl das Recht zusprechen, Rechenschaft zu legen, wann er will; hier kann der Minderheit kein besonderer Schutz zugesprochen werden. (OLG. Hbg. 25, 227.) Der Lösung von Jebens (S. 390), daß sich der Korrespondentreeder in diesem Falle nicht an der Abstimmung beteiligen dürfe, da es sich um eine eigene Sache handele, widerspricht HGB. 491, demzufolge Stimmenmehrheit nur dann vorhanden ist, wenn den dafür Stimmenden mehr als die Hälfte des gesamten Schiffes gehört. Richtig erscheint die heutige Ansicht von Schaps (154), daß dort, wo ein Mehrheitsbeschluß über die Rechenschaftslegung infolge der Partenmehrheit des Korrespondentreeders nicht herbeizuführen ist, der Korrespondentreeder in analoger Anwendung von BGB. 666 nach Beendigung des Vertragsverhältnisses — also nicht während seiner Dauer — zur Rechenschaftslegung auch dann verpflichtet ist, wenn er die Partenmehrheit besaß.

Gemäß § 499 II hat der Korrespondentreeder keinen Anspruch auf Genehmigung der Rechnung oder Billigung der Verwaltung. Diese Vorschrift über die Decharge bedeutet jedoch nicht, daß der Korrespondentreeder, wenn er einen Mehrheitsbeschluß ausgeführt hat, nun von den in der Minderheit gebliebenen Mitreedern, welche gegen diesen Beschluß gestimmt hatten, auf Ersatz des ihnen durch den Mehrheitsbeschluß entstandenen Schadens belangt werden könnte. Vielmehr verleiht § 499 den Mitreedern das Recht, trotz Mehr-

heitsbeschlusses die Decharge zu verweigern, wenn der Korrespondentreeder bei der Ausführung der von der Mehrheit beschlossenen Unternehmungen in schuldhafter Weise irgendeinen Schaden angerichtet hat oder sich durch eine Rechtshandlung in seiner Geschäftsführung den Mitreedern gegenüber schadensersatzpflichtig gemacht hat. Genehmigt die Mehrheit trotz schuldhaften Handelns des Korrespondentreeders seine Verwaltung, so sind die in der Minderheit gebliebenen Mitreeder in dem Falle ihres Widerspruches befugt, ihrerseits im Verhältnis der Höhe ihrer Anteile einen Schadensersatzanspruch geltend zu machen, den sonst nur die Gesamtheit der Reeder, nämlich die Reederei, infolge der ursprünglichen Gebundenheit geltend zu machen befugt ist. Hier wird der Anteil am Reedereirecht zu einem Sonderrecht der in der Minderheit gebliebenen Mitreeder. Als Beispiel sei hier angeführt, daß der Korrespondentreeder das Schiff für eine größere Reise verfrachtet, als die Mehrheit beschlossen hat. Wenn auch die Mehrheit der Mitreeder in einem Reedereibeschluß diese Reise genehmigt, so kann dennoch die Minderheit den Korrespondentreeder auf Ersatz der Erhöhung der Versicherungsprämie ihrer Parten belangen, welche duch die weitere Entfernung entstanden ist (Lewis S. 268).

Sorgfaltspflicht.

Der Korrespondentreeder ist verpflichtet, in den Angelegenheiten der Reederei die Sorgfalt eines ordentlichen Reeders wahrzunehmen (HGB. 497). Seine Sorgfaltspflicht erstreckt sich also nicht nur auf solche Geschäfte, deren Erledigung unter die gesetzliche Vollmacht des Korrespondentreeders fällt, sondern auch auf solche, welche er kraft besonderer Vollmacht vornimmt oder als Geschäftsführer ohne Auftrag für die Reederei; hierzu gehört z. B. die Besorgung von Angelegenheiten, die sich auf die Schiffspart beziehen. Uebernimmt dagegen der Korrespondentreeder die Erledigung von Geschäften, die sich als eine reine Privatangelegenheit einzelner Mitreeder darstellt, so finden nur die Bestimmungen des BGB. Anwendung. Wie bei der Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Kaufmanns legt das Gesetz auch hier einen absoluten Maßstab an, d. h. der Korrespondentreeder darf sich in Reedereiangelegenheiten nicht nur so verhalten, als in seinen eigenen Angelegenheiten (diligentia quam in suis rebus), sondern er hat so zu handeln, wie ein ordentlicher Reeder im Normalfall (Prot. 1535), ähnlich der diligentia boni patris familias. Es sind gewissermaßen der Begriff der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt des BGB. 276 auf den Wirkungskreis des Reeders übertragen. Hier handelt es sich um einen besonderen Grad von Sorgfalt, wie er mit Rücksicht auf den besonders schwie-

rigen Gewerbebetrieb einer Reederei anzuwenden ist. Allgemeine Regeln darüber, was der Korrespondentreeder tun und lassen muß, um der Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Reeders zu genügen, lassen sich hier nicht aufstellen. Maßgebend sind in erster Linie die Umstände des jeweiligen Falles, dann die Anschauungen der beteiligten Kreise. Eine Vernachlässigung der Sorgfaltspflicht des Korrespondentreeders ist dann anzunehmen, wenn sein Handeln oder Unterlassung im Kreise derjenigen als ein Versehen angesehen wird, welche dasselbe Gewerbe betreiben und in demselben Umfang. Vernachlässigt der Korrespondentreeder die ihm obliegende Sorgfaltspflicht, so wird er schadensersatzpflichtig. Es trifft ihn auch die Beweislast dafür, daß er seiner Sorgfaltspflicht genügt hat.

Zur Erläuterung der Sorgfaltspflicht seien noch einige Beispiele angegeben. Aufgabe eines ordentlichen Reeders, also auch des Korrespondentreeders ist es, für die Erfüllung der Verpflichtungen zu sorgen, welche das Gesetz betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, die Schiffsvermessungsordnung und die Reichsversicherungsordnung der Reederei auferlegen. Der Korrespondentreeder muß sich ferner über die am Sitz der Reederei veröffentlichten Schiffahrtsnachrichten orientieren und die für die Mitreeder verauslagten Vorschüsse versichern (OLG. Rostock 6, 207; ROHG. 15, 119), sowie für den erforderlichen Kredit des Schiffes an auswärtigen Orten sorgen (Lewis S. 49). Dann muß er sich nach Frachten für das Schiff umsehen und auf den Auftrag der Mitreeder hin für ihre Schiffsparten zum vollen Wert Versicherung nehmen (ROHG. 8, 65), sowie die gesetzlich vorgeschriebenen Nachrichten im Setzungsverfahren geben (Wagner S. 36). Der Korrespondentreeder muß ferner den Mitreedern unverlangt Auskunft erteilen, wenn es ihr Interesse gebietet oder verkehrsüblich ist. Liegen außerordentliche Umstände vor, z. B. Kriegszustand, so kann man von dem Korrespondentreeder eine außerordentliche Tätigkeit verlangen (ROHG. 15, 174).

Die Rechtsstellung zum Schiffer.

Der Schiffer im Sinne des Handelsgesetzbuches ist der Führer eines zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffes und in seiner Eigenschaft als solcher sowohl der nautische Leiter des Schiffes als auch der Vertreter der Reederei für die das Schiff betreffenden Angelegenheiten auf Grund seiner gesetzlichen oder einer davon abweichenden vertragsmäßigen Vertretungsmacht; ferner ist er der Vertreter der Ladungsbeteiligten nach Maßgabe des Gesetzes sowie der Inhaber der Schiffsgewalt. Im Hinblick auf die rechtliche Stellung des Schiffers Dritten gegenüber ist es gleichgültig, ob dieser nur Angestellter der Reederei ist, oder zugleich Mitreeder oder gar der Alleinreeder des von ihm geführten Schiffes. Dagegen ist im ersten und zweiten Fall das Rechtsverhältnis zwischen dem Korrespondentreeder und dem Schiffer von solcher Wichtigkeit für die Reederei, daß es im folgenden in großen Zügen dargestellt werden soll.

Anstellung.

HGB. § 493 IV ordnet an, daß der Korrespondentreeder befugt sein soll, den Schiffer anzustellen und zu entlassen. Er ist jedoch verpflichtet, hierfür vorher den Beschluß der Reederei einzuholen (HGB. 496 II). Der Schiffer hat sich nur an die Anweisungen des Korrespondentreeders zu halten und nicht an die etwaigen Anordnungen der einzelnen Mitreeder (HGB. 493 IV). Die Anstellung des Schiffers durch den Korrespondentreeder erfolgt durch den Anstellungsvertrag; im Falle der Unentgeltlichkeit handelt es sich um einen Auftrag im Sinne von BGB. 662, sonst um einen Dienstvertrag (BGB. 675), der eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstand hat. Auch hier gelten nur die Bestimmungen des bürgerlichen Rechts für den Fall, daß HGB. §§ 511 ff. keine anderen Vorschriften geben, wie z. B. die der jederzeitigen Entlaßbarkeit des Schiffers (HGB. § 545), auch wenn er durch einen Dienstvertrag angestellt wurde. Der Anstellungsvertrag ist formlos. Bezüglich seines Inhalts herrscht Vertragsfreiheit, abgesehen von folgenden Ausnahmen: Einer Abänderung durch Vertrag seitens

des Korrespondentreeders oder Schiffers entzogen sind die Vorschriften der Seemannsordnung § 53 über die Fälligkeit, Berechnungsart und Bezahlung von Forderungen des Kapitäns eines verschollenen Schiffes; ferner sind Vereinbarungen nichtig, welche die Vorschrift von HGB. 749 I über die Verteilung von Berge oder Hilfslohn zuwiderlaufen. Das Gleiche gilt von Vertragsabmachungen, welche die Vorschriften der Reichsversicherungsordnung zum Nachteil des Schiffers ganz oder teilweise ausschließen (RVO. 1225, 139) und, wie bereits erwähnt, eine Vereinbarung, derzufolge das Recht der jederzeitigen Entlassung des Schiffers durch den Korrespondentreeder eingeschränkt wird (HGB. 545, 493 IV). Bei der Beratung des Seerechts wollte ein Teil der Kommission die Anstellung und Entlassung des Schiffers nicht dem Korrespondentreeder, sondern einem Mehrheitsbeschluß der Mitreeder vorbehalten. Da man aber einsah, daß die Wichtigkeit der Schifferstelle eine schnelle Neubesetzung erforderlich machen kann, deren Beschleunigung die Herbeiführung eines Mehrheitsbeschlusses hindernd im Wege steht und unter Umständen verhängnisvoll werden kann, so einigten sich die Mitglieder der Kommision dahin, daß der Korrespondentreeder zur Besetzung der Schifferstelle gesetzlich befugt wurde mit der Einschränkung durch die Verpflichtung, vorher einen Beschluß der Reederei einzuholen, der lediglich als eine Sicherheitsmaßnahme gedacht ist.

Von den erwähnten Einschränkungen abgesehen, steht es im Belieben des Korrespondentreeders und Schiffers, den Vertrag nach ihrem Willen zu gestalten. Der Korrespondentreeder hat das Recht, die gesetzlichen Befugnisse des Schiffers sowohl zu erweitern als auch einzuschränken. Die Anstellung erfolgt entweder für eine bestimmte Reise oder auf Zeit; diese kann bestimmt sein oder unbestimmt; auch Anstellung auf Lebenszeit kann erfolgen. Von der Natur des Anstellungsvertrages hängt die Art der Vergütung (Heuer, Gage) ab, die ausdrücklich oder stillschweigend vereinbart sein kann (BGB. 612), und entweder sofort in ihrer vollen Höhe zu zahlen ist oder nach bestimmten Zeitabschnitten. Neben der Heuer kann der Korrespondentreeder noch sonstige Vorteile für den Schiffer vereinbaren. Diese können sein: Prozente der Brutto- oder Nettofracht, oder des Gewinnes, auch Naturalgewinnes, wie Ertrag des Fischfanges, oder sonstige Gratifikationen; so hat der Korrespondentreeder das Recht dem Schiffer die Annahme von Kaplaken zu gestatten oder sonstige Verschaffung von Erwerbsgelegenheiten, wie die Gestattung der Verladung von Gütern oder der Annahme von Belohnungen seitens Dritter (HGB. 543, 544). Zu der Vergütung gehören ferner Verpflegung und Unterkunft. Bei Anstel-

lung auf Zeit ist die Zuweisung eines bestimmten Schiffes nicht wesentlich.

Voraussetzung für den Anstellungsvertrag ist das Patent des Schiffers, sein Befähigungsnachweis. Der Korrespondentreeder darf keinen Schiffer anstellen, welcher die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes nicht erworben oder wieder verloren hat. In diesem Falle ist der Anstellungsvertrag nichtig, wenn nicht der als Schiffer Angestellte die Befugnis erlangt oder wiedererlangt (BGB. 309, 308). Wird dem Schiffer das Patent während der Dauer des Anstellungsvertrages entzogen, so wird der Vertrag wegen nachfolgender rechtlicher Unmöglichkeit hinfällig. Hat der Schiffer den Grund der Entziehung zu vertreten, so trifft ihn die Schadensersatzpflicht gegenüber der Reederei (BGB. 275, 280, 325). Das Patent des Schiffers ist sowohl unbefristet als unwiderruflich (GWO. 31), außer wenn der Schiffer schuldhafterweise oder infolge Mangels der erforderlichen Eigenschaften den Pflichten seines Gewerbes nicht genügt (Seeunf.-Vers.-Ges. § 26). In diesem Fall ist das Seeamt befugt, ihm das Patent für die Ausübung seines Gewerbes zu entziehen. — Für den Anstellungsvertrag ist es gleichgültig, ob der Schiffer die deutsche Staatsangehörigkeit besitzt oder im Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte ist. Ein bestimmtes Lebensalter ist unmittelbar für den Schiffer nicht vorgeschrieben; es ergibt sich aber aus den Zulassungsbestimmungen zu der Schifferprüfung, in denen die Zurücklegung einer bestimmten Fahrzeit nach der Vollendung des 15. Lebensjahres verlangt wird.

Rechtliche Stellung.

Im Handelsverkehr haben die Umwälzungen, welche das moderne Nachrichtenwesen herbeigeführt hat, ferner die Einrichtungen ständiger Vertretungen der Reederei in fremden Häfen, von Heuerbüros und Expeditionsabteilungen im Heimathafen die Stellung des Schiffers dahin abgeändert, daß dieser in erster Linie nur den nautischen Leiter des Schiffes darstellt, während er in den Fragen rein handelsrechtlicher Art mehr zum Erfüllungsgehilfen des Korrespondentreeders geworden ist. Das Seerecht hat sich diesen Neuerungen noch nicht angepaßt; rechtlich bestehen die alten Vorschriften einstweilen fort; deshalb seien sie kurz hier behandelt. Für die Rechte und Pflichten des Schiffers gegenüber dem Korrespondentreeder ist es in erster Linie maßgebend, ob sich das Schiff im Heimathafen befindet oder nicht.

Solange das Schiff im Heimathafen liegt, ist der Korrespondentreeder regelmäßig selbst in der Lage, Anordnungen für alle Angelegenheiten zu erteilen, die das Schiff

betreffen. Hier ist es seine Sache, für die Ausrüstung, die Erhaltung und Verfrachtung des Schiffes, sowie seine Verproviantierung Sorge zu tragen. Aus diesem Grunde sind hier die Befugnisse des Schiffers nicht so ausgedehnt, als wenn sich das Schiff außerhalb des Heimathafens befindet. Das Gesetz verleiht dem Schiffer im Heimathafen die ausdrückliche Befugnis zur Annahme von Schiffspersonal (526 II) einschließlich der Schiffsoffiziere; doch bleibt der Korrespondentreeder hier nicht ohne jeglichen Einfluß. Es ergibt sich vielmehr aus dem Vertragsverhältnis, daß der Schiffer den Anweisungen des Korrespondentreeders auch hinsichtlich der Anmusterung Folge leisten muß. Personen, welche der Korrespondentreeder angeworben hat, muß der Schiffer als Mannschaft aufnehmen (Prot. 1965). Ferner pflegt der Korrespondentreeder den Maschinisten anzustellen, und dieser das Maschinenpersonal. Natürlich dürfen die Anordnungen des Korrespondentreeders nicht im Widerspruch stehen zu der Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Schiffers (vergl. § 513, 514 HGB.). Der Verkehr hat die Befugnisse des Schiffers im Heimathafen auch dahin erweitert, daß er Rechtshandlungen vornehmen kann, welche mit dem Konnossemente, resp. seiner Ausstellung (HGB. 642 I) in unmittelbarem Zusammenhang stehen, wie die Empfangnahme und Auslieferung der Ladung, Empfangnahme von Fracht, Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Konnossement. Ferner ist der Schiffer befugt, zur Anstellung der zum Löschen oder Entlöschen des Schiffes erforderlichen Stauer.

Außerhalb des Heimathafens hat der Schiffer eine außerordentlich erweiterte Rechtsstellung, welche zum Teil über die des Korrespondentreeders hinausgeht. Soweit er nicht infolge der Entwicklung des modernen Nachrichtendienstes, insbesondere des Funkwesens, den Anweisungen des Korrespondentreeders unterworfen ist, kann er alle Rechtshandlungen vornehmen, welche die Ausführung der Reise mit sich bringt (HGB. 527), auch ungewöhnliche; nur müssen die Maßnahmen des Schiffers derart sein, daß sie dem Charakter des Schiffes entsprechen und sich auf die betreffende Reise beziehen, nicht auf zukünftige Unternehmungen. (Merkwort: Der Schiffer ist auf See: „Le seul maître après Dieu.") Gesetzlich befugt ist der Schiffer außerhalb des Heimatfestes und den Verkauf von Ausrüstungsgegenständen, ferner zur Anheuerung von Mannschaft sowohl für die ganze Reise als auch bestimmte Reiseteile (arabische Heizer für eine Fahrt durch das rote Meer) und zu ihrer Entlassung, auch zur Abänderung der Verträge über die Heuer. Für die Verproviantierung des Schiffes hat er Sorge zu tragen; überflüssigen Proviant kann er verkaufen. Auch die Erhaltung des Schiffes ge-

hört zu seinen Aufgaben und zwar nicht nur die seiner Substanz, sondern die Erhaltung zu seinem Erwerbszweck; er kann Geschäfte abschließen, welche die Ausführung der Reise mit sich bringt (RG. 70, 277), selbst zum Verkauf des Schiffes kann er schreiten (HGB. 530). Ferner gehören hierher die Geschäfte des § 528 HGB. und Verträge über die Reparatur, auch wenn sie nur die Erhaltung der Klassifikation des Schiffes bezwecken (Hans. OLG. 1883 Nr. 7; RG. 13, 83), dann Verträge über Bergung und Hilfeleistung (ROHG. 9, 369; RG. 70, 277) und solche über den Loskauf von Seeräubern und Feinden (Wagner 251). Sache des Korrespondentreeders bleibt aber nach wie vor die Versicherung von Schiff und Ladung, sowie der Fracht oder Havereigelder (Prot. 1886 ff.). Zur Eingehung von Frachtverträgen ist der Schiffer dann befugt, wenn sie die Ausführung der Reise mit sich bringt. Wird die Verfrachtung des Schiffes derart vorgenommen, daß es dem Schiffer unmöglich ist, auch nur eine relative Seeuntüchtigkeit zu bemerken, so haftet die Reederei für den entstandenen Schaden (Deutch. Jur.-Ztg. 1925 S. 1188). Umstritten ist die Frage, ob der Schiffer die von dem Korrespondentreeder abgeschlossenen Verträge nachträglich abändern oder annullieren darf. Nur unter besonderen Umständen wird das von der Rechtssprechung bejaht, nämlich, wenn die Erhaltung des Schiffes oder der Abschluß eines neuen, der Reederei günstigeren Frachtvertrages davon abhängt. Der Schiffer kann außerhalb des Heimathafens den Korrespondentreeder vertreten bei Verhandlungen über Streitigkeiten aus Frachtverträgen, bei Vergleichen über die Aufhebung lästiger Frachtverträge; er kann ferner zuviel gezahlte Fracht zurückerstatten, Frachtgelder einkassieren. Abkommen treffen über die Ermittelung des Frachtanspruches. Zur prozessualen Vertretung der Reederei ist der Schiffer außerhalb des Heimathafens aktiv legitimiert, soweit sich die anzustellenden Klagen auf seinen Wirkungskreis beziehen, der jedoch weiter ausgedehnt ist, als der Umfang seiner Vertretungsbefugnis (ROHG. 3, 21).

Instruktion.

Der Korespondentreeder ist gemäß § 493 IV HGB. befugt, dem Schiffer Anweisungen zu erteilen, an welche dieser sich halten muß. Gleichgültig ist es, ob die Anordnungen des Korrespondentreeders mit den gesetzlichen Befugnissen des Schiffers übereinstimmen, erweitert oder beschränkt werden; handelt der Schiffer seinem Auftrage zuwider, so wird er schadensersatzpflichtig. Gesetzlich wird jedoch vermutet, daß Auftrag und gesetzliche Befugnisse übereinstimmen. Im Streitfall muß der Korrespondentreeder die Beschränkungen

beweisen und der Schiffer die Erweiterungen. Im Rahmen seiner Befugnisse kann der Korrespondentreeder die rechtsgeschäftlichen Befugnisse des Schiffers beschränken, nicht aber seine nautischen. Die Bechränkung kann sich erstrecken auf Ort, Zeit oder den Inhalt; hier auf gewisse Gattungen von Geschäften oder einen Einzelfall. Sie kann bereits im Anstellungsvertrag geschaffen sein oder durch die späteren Anweisungen des Korrespondentreeders. So liegt z. B. in der Erteilung der Anweisung des Korrespondentreeders, nur Frachtverträge zwischen bestimmten Orten und zu einem festgesetzten Frachtsatz einzugehen, bereits eine Beschränkung der allgemeinen gesetzlichen Befugnis des Schiffers, Frachtverträge überall abzuschließen. Keine Beschränkung läßt sich aber darin erblicken, daß der Schiffer an einen Agenten der Reederei in einem fremden Hafen „addressiert" wird, da die Agenten dem Schiffer mit Rat und Tat zur Hand gehen sollen und Rechtsgeschäfte im Auftrage und als Vertreter des Schiffers vornehmen können (OLG. Hbg. 37 II, 51). Der Korrespondentreeder kann eine Ueberschreitung der beschränkten Vollmacht durch den Schiffer jederzeit genehmigen. Die Wirkungen der Beschränkung äußern sich nur zugunsten der Reederei gegenüber dem bösgläubigen Dritten. Hat der Schiffer ohne besonderen Auftrag des Korrespondentreeders gehandelt, so regeln sich seine Ansprüche nach BGB. 677 ff. Auf Grund der Bestimmung des § 529 HGB. darf der Schiffer nur mit besonderer Vollmacht Wechselverbindlichkeiten für die Reederei eingehen. Die allgemeinen Verhaltungsmaßregeln und dienstlichen Anweisungen, welche der Korrespondentreeder dem Schiffer erteilt, stellen jedoch keine solche Ermächtigung dar; die Vollmacht hierfür muß dem Schiffer ausdrücklich erteilt werden; das braucht nicht für den Einzelfall zu geschehen, sondern kann schon im Anstellungsvertrag besonders festgelegt werden. Hat der Schiffer in seiner Eigenschaft als Schiffsführer innerhalb der ihm durch das Gesetz oder den Korrespondentreeder erteilten Befugnisse Geschäfte abgeschlossen, so treffen deren Wirkungen die Reederei. Neben der Reederei haftet auch der Schiffer dem Dritten, wenn er sich als Gesamtschuldner verpflichtet oder die Erfüllung seitens der Reederei fest zugesichert hat. Bei unerlaubter Handlung oder mangelnder Sorgfaltspflicht haftet der Schiffer persönlich; ferner in dem Fall, daß er seine Befugnisse überschritten hat. Diese dauern grundsätzlich so lange, als er seine jeweilige Stellung bekleidet. Ist die Endigung der Vollmacht noch nicht in die äußere Erscheinung getreten, sei es durch Aufgabe der Schiffsgewalt oder Aushändigung der Musterrolle an den Nachfolger oder den Korrespondentreeder, so wird der gutgläubige

Dritte geschützt. Ferner auch dann, wenn und solange der Name des Schiffers in das Schiffsregister eingetragen ist, da der Korrespondentreeder für die rechtzeitige Löschung sorgen muß.

Informationspflicht.

Sowohl auf Verlangen des Korrespondentreeders (BGB. 666, 675) als auch unaufgefordert (HGB. 534 II) muß der Schiffer den Korrespondentreeder in fortlaufender Kenntnis erhalten über den Zustand des Schiffes, ferner über die Vorgänge und bedeutsamen Ereignisse auf der Reise, über abgeschlossene Verträge und anhängig gewordene Prozesse. Ferner hat der Schiffer die Pflicht, bei dem Korrespondentreeder um Verhaltungsmaßregeln einzukommen, besonders für die Aufnahme von Darlehen, die Eingehung von Käufen auf Borg, oder für den Abschluß von ähnlichen Kreditgeschäften. Besonders muß er um Verhaltungsmaßregeln nachsuchen bei Eingehung von Bodmereigeschäften oder dem Verkauf des Schiffes; ferner in den Fällen der Aenderung oder Einstellung der Reise sowie bei außergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen. Der Schiffer hat seiner Pflicht genügt, wenn er die Anordnungen des Korrespondentreeders befolgt, selbst wenn diese einem ihm unbekannten Reedereibeschlusse widersprechen. Dagegen muß er sich nach den Reedereibeschlüssen richten, wenn sie ihm bekannt werden und den Anweisungen des Korrespondentreeders widersprechen. Es kann streitig werden, inwieweit der Schiffer den Verhaltungsmaßregeln des Korrespondentreeders Folge zu leisten verpflichtet ist, wenn sich die Interessen mehrerer widersprechen. Eine Verletzung der nautischen Pflichten kann dem Schiffer nicht zugemutet werden. Wenn Wagner den Schiffer von der Befolgung der Anweisungen des mit der Sachlage vertrauten Korrespondentreeders von dem Augenblick an frei werden läßt, von dem der Schiffer schadensersatzpflichtig wird, so erscheint das zu weit gegangen im Hinblick darauf, daß der Schiffer in diesem Fall seinerseits Regreß an dem Korrespondentreeder nehmen kann. In solchen Fällen bedarf es der vernünftigen Abwägung der sich widersprechenden Interessen. Rechtsgeschäfte, welche der Schiffer abgeschlossen hat, ohne Anweisungen seitens des Korrespondentreeders einzuholen, sind gültig. Ferner ist der Schiffer verpflichtet, dem Korrespondentreeder Rechnung zu legen, unbedingt, sooft er in den Heimathafen zurückkehrt, im übrigen jederzeit auf Verlangen des Korrespondentreeders. Selbst wenn der Schiffer Mitreeder mit Partenmehrheit ist, muß er dem Korrespondentreeder Rechnung legen, da dieser die Geschäfte führt und die Gewinn- und Verlustverteilung vornehmen muß.

Entlassung.

Der Korrespondentreeder ist nach der Einholung eines Reedereibeschlusses befugt, den Schiffer zu entlassen, jederzeit, auch wenn nicht Auftrag sondern Dienstvertrag vorliegt, da seine Stellung auf ein Vertrauensverhältnis gegründet ist. Das gilt auch dann, wenn der Schiffer Mitreeder ist, ohne die Partenmehrheit zu besitzen; vermag der Schiffer diese aufzubringen, so kann er überhaupt nicht entlassen werden. An-Stelle der Entlassung kann der Korrespondentreeder auch kündigen unter Fristsetzung. Vereinbarungen, welche eine sofortige Entlassung ausschließen, sind nichtig. Inwiefern der Schiffer Entschädigungsansprüche geltend machen kann, richtet sich in erster Linie nach dem Anstellungsvertrage, dann nach den gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere denen von HGB. §§ 546 bis 555.

Endigung.

Die Ernennung des Korrespondentreeders erlischt, wenn es im Anstellungsvertrage vorgesehen ist, durch Zeitablauf oder Eintritt einer auflösenden Bedingung; ferner durch den Tod oder den Verlust der Verfügungsfähigkeit des Korrespondentreeders, nicht aber durch ein solches Ereignis in der Person eines oder mehrerer Mitreeder, da das auf die Reedereibeschlüsse ohne Einfluß ist. Das Vertragsverhältnis endet auch durch Endigung der Rederei; diese kann eintreten durch Auflösung, Aufgabe sämtlicher Parten und Vereinigung derselben in einer Hand; ferner durch Totalverlust oder dauernde Nichtverwendung des Schiffes zum Erwerbe durch die Seefahrt. Keine Auflösung der Reederei erfolgt durch die Aenderung des Personenstandes, Tod oder Konkurs einzelner Mitreeder oder durch Aufkündung. — Ein weiterer Endigungsgrund ist gemäß HGB. 492 II der Widerruf der Bestellung des Korrespondentreeders durch Mehrheitsbeschluß der Reederei, unbeschadet seines Anspruchs auf vertragsmäßige Vergütung. Sowohl der im Reedereivertrage als auch der nachträglich bestellte Korrespondentreeder kann durch Mehrheitsbeschluß entlassen werden. Auf den Widerruf der Bestellung ist es ohne Einfluß, daß er Korrespondentreeder bereits im Reedereivetrage ernannt wurde (Prot. 1502; ROHG. 15, 160). Der Ansicht Wagners (S. 201), daß ein Mehrheitsbeschluß dann nicht erforderlich sei, wenn der Korrespondentreeder kein Mitreeder ist, widerspricht Schaps (S. 142), abgesehen davon, daß sich diese Ansicht aus den Bestimmungen des Gesetzes nicht entnehmen läßt. Hat sich ein Mitreeder auf Grund der in seiner Hand vereinigten Partenmehrheit zum Korrespondentreeder gemacht, ohne sich um die Minderheit zu kümmern, so kann er gegen seinen Willen seiner Stellung nicht enthoben werden. Aus dem gleichen Grunde kann ein Korrespondentreeder, der sich in dem Verlauf seiner Tätigkeit die Partenmehrheit verschafft hat, ebenfalls nicht ohne seinen Willen entlassen werden. Ein vertragsmäßiger Verzicht auf den Widerruf ist nicht bindend (ROHG. 23, 326; RG. 3, 186), da das Gesetz einen Widerruf zu jeder Zeit ausdrücklich zuläßt und dieser zu den Erfordernissen des Auf-

trags gehört; es kann aber nach der Ansicht von Schaps (S. 142) vereinbart werden, daß Widerruf nur bei Einstimmigkeit aller Mitreeder zulässig sein soll. — Wenn für den Widerruf kein wichtiger Grund vorlag, so hat der Korrespondentreeder einen Anspruch auf die vertragsmäßige Vergütung, soweit diese im Anstellungsverhältnis abzuleiten ist z. B. auf Vertragsstrafe oder Schadensersatz, für den Fall, daß die Entlassung in einer Form erfolgt ist, durch welche der Korrespondentreeder geschädigt wurde oder werden sollte. Die Ansprüche des Korrespondentreeders richten sich gegen das Landvermögen der Reederei und zugleich gegen die Mitreeder im Verhältnis der Höhe ihres Anteils (HGB. 507). Hat die Minderheit gegen die ungerechtfertigte Entlassung des Korrespondentreeders gestimmt, so hat sie unter Umständen ein Rückgriffsrecht gegen die Mehrheit.

Auch der Korrespondentreeder kann jederzeit sein Anstellungsverhältnis aufkündigen. In diesem Fall kommen die Vorschriften des BGB. zur Anwendung. Die Kündigung des Korrespondentreeders muß derart erfolgen, daß die Mitreeder Gelegenheit haben, für die Besorgung der Angelegenheiten und Geschäfte der Reederei in ausreichender Weise zu sorgen. Eine Kündigung zur Unzeit, macht den Korrespondentreeder schadensersatzpflichtig. Der Korrespondentreeder kann auf sein Kündigungsrecht verzichten, ohne daß er bei dem Vorliegen eines wichtigen Grundes daran gebunden ist (BGB. 671), da nach der herrschenden Meinung die Grundsätze des Auftrages auch für die Entlassung des Korrespondentreeders Anwendung finden. Nur Boyens (S. 253) will für den Fall, daß der Korrespondentreeder zugleich Mitreeder ist, die Bestimmungen von BGB. 712 und die der Gesellschaft angewendet wissen. Dem widerspricht Wagner (S. 29), der höchstens die Anwendung von BGB. 712 auf den geschäftsführenden Gesellschafter dann für gerechtfertig hält, wenn der Korrespondentreeder schon im Gesellschaftsvertrage, nicht erst nachträglich angestellt worden ist. In diesem Fall würde der Mitreeder nur bei dem Vorliegen eines wichtigen Grundes kündigen können, nicht jederzeit. Es erscheint aber unbillig, den Nichtmitreeder besser zu stellen als den Mitreeder. Mit Recht wird die Ansicht von Boyens abgelehnt.

Streitig ist, ob während des Liquidationsstadiums der Reederei die Befugnis des Korrespondentreeders fortdauert, die Geschäfte der Reederei bis zur entgültigen Abwicklung zu Ende zu führen, oder ob die Geschäftsführung mit dem Eintritt der Liquidation auf die Gesamtheit der Mitreeder übergeht. Die letzte Meinung wird vertreten von Lewis (253), Makower (26), Walter (31), die in analoger Anwendung der §§ 146 und 161 II HGB. die Liquidation durch sämtliche Mit-

reeder erfolgen lassen wollen. Dagegen stehen Schaps (143), Wagner (194), Cosack (598), Sonnenkalb (45), sowie die Rechtsprechung (RG. 11, 196; 42, 74; 71, 27; OLG. Kiel 1908, 136) auf dem Standpunkt, daß die Befugnis des Korrespondentreeders im Liquidationsstadium der Reederei fortdauert, soweit sie ihm nicht durch Mehrheitsbeschluß entzogen wird oder der Konkursverwalter an seine Stelle tritt, da die Bestimmungen des HGB. Buch II zu der Annahme Veranlassung geben, daß auch im Liquidationsstadium die Gesellschaftsvertretung dieselbe bleibt, und nur ihr Umfang im Hinblick auf den Zweck der Liquidation eingeschränkt werde. Die Anwendung dieser Ausführung auf die Reederei führt dazu, ihrer Vertretung, nämlich dem Korrespondentreeder die Befugnis zuzusprechen, die Geschäfte der Reederei auch im Liquidationsstadium zu Ende zu führen.

Lebenslauf.

Am 9. März 1903 wurde ich als der Sohn des Regierungsveterinärrates Dr. med. vet. et phil. Karl Vaerst und seiner Frau Marie, geb. Auer, in Meiningen geboren und evangelisch-lutherisch getauft. In den Jahren 1909 bis 1913 besuchte ich die dortige Volksschule, von 1913 bis 1915 das dortige humanistische Gymnasium, von 1915 bis 1918 das Deutsche Realgymnasium in Brüssel, von 1918 bis 1923 das Realgymnasium in Meiningen, wo ich Ostern 1923 die Reifeprüfung unter Befreiung vom mündlichen Examen bestand.

In den ersten vier Semestern weilte ich auf der Universität Hamburg und hörte dort die Vorlesungen der Herren Perels, Bruck, Haff, Wüstendörfer, Mendelssohn-Bartholdy, Liepmann, Prochownik, Ebrard, Wassermann, Reichel. Meine freie Zeit widmete ich der praktischen Tätigkeit in dem dortigen Exporthaus, Julius Colpe, sowie dem Studium der englischen und spanischen Sprache.

Die beiden folgenden Semester verbrachte ich in Marburg und hörte dort die Vorlesungen der Herren Eenneccerus, Traeger, Jung, Leonhard, Ludewig, Troeltsch, André, Meyer, Jaeck.

Im Sommersemester 1926 weilte ich in Kiel und hörte dort die Vorlesungen der Herren von Beseler, Weyl, Harms, Pappenheim, Opet, Lange.

In den beiden letzten Semestern besuchte ich die Universität Erlangen und nahm teil an den Vorlesungen und Uebungen der Herren Sehling, Allfeld, Rieker, Kübler, Locher, Lent, Köhler.

Auf Grund einer von Herrn Geheimen Rat Professor Dr. E. Sehling zur Bearbeitung gegebenen Dissertation: Der Korrespondentreeder der Partenreederei, beabsichtige ich nun mein Studium mit dem Doctor-Examen abzuschließen.

Gleichzeitig erlaube ich mir, den genannten Herren Professoren und Dozenten an dieser Stelle meinen ergebensten Dank auszusprechen.

Erlangen, den 20. Mai 1927.

Hans Vaerst.